Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 27 / 16. JUNI 2021

56 Seiten

WEC: Toyota gewinnt in Portimão

Doppelsieg dank Spritspar-Trumpf

Endurance-WM: 24h Le Mans

Lockerer Erfolg für Suzuki-Trio

DRM-Auftakt in Stemwede

Dinkel triumphiert beim Saisonstart

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 27



IndyCar in Detroit

Ericsson und O'Ward von hinten zum Sieg



Superbike-WM in Misano

BMW muss Konkurrenz die Pokale überlassen



ADAC GT Masters in Spielberg

Porsche und Corvette jubeln in den Alpen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

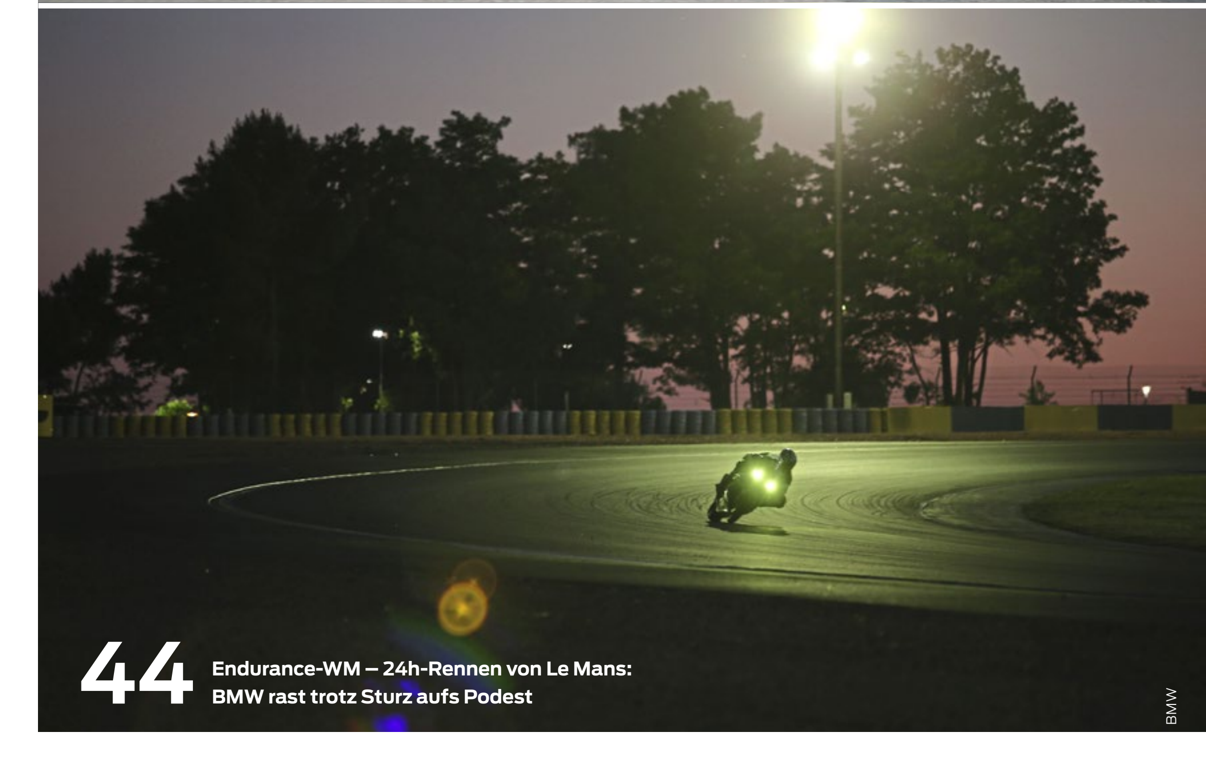
Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES



ADAC



BMW

Editorial

Statt sich wie angekündigt auf GT3 und SimRacing zu beschränken, steigt BMW jetzt in die LMDh-Klasse ein. Weniger wäre auch nichts gewesen.

Wir alle kennen die geschwätzige Wiederholung von offensichtlichen Floskeln. Bei BMW ist natürlich der Sport die DNA der Marke, Freude am Fahren, Dynamik, wir sind alle Racer, Trallala. So ein Pferd kann man theoretisch reiten, bis es tot auf der Wiese liegt. Also bis die Serienproduktion den Anspruch nicht mehr abbildet. Und die Motorsportprogramme so weit runtergekürzt wurden, bis sie der Zielsetzung sogar widersprechen – an diesem Punkt war BMW im Dezember 2020 angekommen. Zur Erinnerung: Erst stieg BMW aus der DTM aus (wie zuvor Audi), dann stieg man aus der Formel E aus (wie zuvor Audi). Ende Dezember 2020 flatterte dann eine weitere Pressemitteilung ins Haus. Tenor: Wir machen in Zukunft GT3 (was seit einem Jahr bekannt war), und außerdem noch a bissl SimRacing.

Als Journalist sollte man Abstand zum Berichtsgegenstand haben, weil sonst eine neutrale Bewertung nicht möglich ist. Aber an dem Tag ist mir echt der Kragen geplatzt. Keine andere deutsche Marke (außer Porsche) war in der Vergangenheit stärker von Dynamik, Sportlichkeit und Motorsport getrieben als BMW. Die Münchner lieferten bezahlbare Sportlichkeit, mit Alltagsnutzen. Regelmäßig stellt BMW die stärkste Marke beim 24h-Rennen am Nürburgring. Seit den seligen Zeiten des M3 E30 war die Sportlichkeit und der Sport bei BMW nicht mehr wegzudenken. Und dann das: GT3 und SimRacing. Wirklich?

Jetzt wenigstens: GT3, SimRacing – und LMDh, also Rückkehr in die Topklasse des Langstreckensports, wenngleich vorläufig nur in der amerikanischen IMSA-Serie. Aber was noch nicht ist, kann ja noch werden. Man muss M-Chef Markus Flasch und Sportchef Mike Krack gratulieren, denn die Widerstände waren groß, wie man hört. Es war sogar zeitweise die Rede davon, die Motorsportabteilung bei BMW ganz zu rasieren, wie Werksfahrer erzählen. Also die VW-Lösung: Tod dem Sport. Mit dem LMDh-Engagement wird die Marke zumindest vorläufig Frieden schließen können, mit den Fans und den eigenen Ansprüchen.

Und wer weiß, wie die Welt in fünf Jahren wirklich aussieht? Vielleicht ist die einseitige, politisch getriebene Fixierung auf ein Antriebskonzept dann schon wieder Geschichte. Beim autonomen Fahren war es nicht anders, beim CarSharing auch. Vielleicht werden sie in München in fünf Jahren froh sein, die alten Ansprüche und Werte der Marke in Teilen aufrechterhalten zu haben. Bis dahin gibt es bei VW keinen GTI mehr, keinen Motorsport, keine Legende – nur maximale Disruption.

Schön, dass bei BMW der Verstand und das Herz gesiegt haben. Rechnet man Cadillac mit ein, stehen jetzt fünf Hersteller im LMDh-Lager, davon drei aus Deutschland, die VW-Marken Lambo und Bentley könnten noch dazustoßen. BMW ist nicht alleine. Das Pferd steht auf der Wiese, gesattelt und gespornt. Gut so!



Marcus Schurig
Redakteur



50 **Motocross-WM in Orlyonok: MXGP-Auftakt am Schwarzen Meer**

SZABADFI





ARBEITSPLATZ MIT AUSSICHT

Am Red Bull Ring, wo Michael Bräutigam das ADAC GT Masters und die ADAC TCR Germany begleitete, bietet das Media Center eine tolle Aussicht. Man sieht die halbe Strecke, das Fahrerlager, die Boxengasse – und natürlich die alpine Landschaft.



HUT GESCHÜTZT

Fotograf Sascha Dörrenbächer und Rallye-Reporter Markus Stier tragen gern australische Buschhüte. Wie sich beim Rallye-Wochenende in Stemwede zeigte, taugen die auch bestens als Kamera-Regenschutz.



LANGSAM FALLEN DIE MASKEN

Corona ist noch da, aber die Regeln werden laxer, so auch beim zweiten Lauf der Sportwagen-WM in Portimão. Tests ja, zwei Mal in drei Tagen, Maskenpflicht auch ja, aber die Disziplin im Fahrerlager bröckelt …



XPB

Siegerfreuden: Verstappen übernimmt mit Monaco-Sieg die WM-Führung

WILHELM

Red-Bull-Teamchef Christian Horner erzählt in unserem Gespräch, worauf es im WM-Duell mit Mercedes ankommt, was Red Bull besser macht als in den Jahren zuvor und von den Plänen, in Zukunft die Motoren selbst zu bauen.

Von: **Michael Schmidt**

Ist Red Bull jetzt der Favorit auf den Titel?
Das ändert sich von Rennen zu Rennen. Es ist immer noch sehr eng zwischen uns und Mercedes. Im Schnitt eine Zehntelsekunde. Das zwingt uns, in jedem Rennen das Beste aus dem Auto, dem Team und den Umständen zu holen. Manche Dinge hast du nicht in der Hand. Uns fehlten in Baku nur fünf Runden zum ersten Doppelsieg seit 2016. Und kurz darauf sah es so aus, als würden wir gar nichts gewinnen.

Wo ist Red Bull besser als Mercedes und umgekehrt?
Sie gehen in der Regel schonender mit den Reifen um. Das hat sich in Bahrain am Ende der Stints, in Imola auf den Intermediates und ganz besonders in Barcelona gezeigt. Wir bringen die Reifen schneller und zuverlässiger in ihr Arbeitsfenster. In Summe sind wir praktisch gleichwertig. Wenn ich daran denke, wo wir vor zwölf Monaten standen, da hatte Mercedes ihr vielleicht bestes Auto dieser Epoche. Es ist eine große Leistung, dass wir diese Lücke geschlossen haben und auf Augenhöhe fahren.

Was hat Red Bull besser gemacht als in den Jahren davor?
60 Prozent des Autos blieben gleich. Die Regeländerung betraf hauptsächlich das Heck. Da war also gar nicht so viel Spielraum. Ich glaube, dass wir als Team gut durch diese Pandemie gekommen sind, vielleicht besser als andere. Da war ein großer Zusammenhalt zu spüren. Wir haben von der Größe unseres Firmengeländes profitiert. Die meisten Leute konnten weiter in der Fabrik arbeiten, statt auf Plattformen wie Teams und Zoom von zu Hause aus zu kommunizieren. Der direkte Kontakt hat den Teamgeist aufrechterhalten. Die Belohnung dafür sehen wir jetzt.

„Wir wollen nicht mehr Kunde sein“

Red Bull hat sein 2020er-Auto bis zum Saisonende entwickelt. War das am Ende gar kein Nachteil, sondern ein Vorteil?
Es hat uns geholfen, das Auto besser zu verstehen und deshalb gut auf die Regeländerungen vorbereitet zu sein. Dazu kommt, dass wir zum ersten Mal seit Langem ein Auto hatten, das schon am ersten Testtag wettbewerbsfähig war. Und das hat sich auf allen Strecken fortgesetzt. Normalerweise sind wir immer erst nach einem Viertel der Saison aufgewacht. Da war dann der Punkterückstand schon zu groß. Wir sollten Honda nicht vergessen. Die haben einen unglaublichen Job gemacht. Sie haben den 2022er-Motor auf 2021 vorgezogen, weil sie im letzten Jahr noch einmal alles zeigen wollten. Das war ein unglaublicher Kraftakt.

War es von Vorteil, dass Red Bull einen 2021er-Unterboden schon 2020 auf der Strecke getestet hat?
Wir haben ihn sogar zwei Mal getestet. In Portimão und Abu Dhabi. Da waren wir aber nicht die Einzigen. Für uns war es wichtig, den Effekt dieses Bodens durch einen Real-Test besser zu verstehen.

Hat die Regeländerung nun stark angestellten Autos wie dem Red Bull geholfen oder nicht?
Ich glaube, das ist für die Teams, die das behaupten, eine bequeme Ausrede. Keiner hat einen echten Beweis dafür. Wir haben unser Auto gut an diese Regeln angepasst. Aber Mercedes hat immer noch ein Auto, das Rennen gewinnt. Sie haben mehr Pole-Positions als wir. Es ist immer noch das Team, das man erst einmal schlagen muss.

Mercedes hat die Debatte mit den biegsamen Heckflügeln angeschoben. Ist das für Sie ein Kompliment oder ein Ärgernis?
Es ist Teil des Spiels und ein Kompliment. Es ehrt uns, dass sie sich so für unsere Heckflügel, unsere Boxenstopps und unsere Abläufe interessieren. Sie sehen uns offenbar als eine Bedrohung. Vielleicht hilft uns das. Wenn du so viel Zeit und Energie darauf verwendest, auf andere zu schauen, verlierst du hoffentlich den Fokus auf deine eigenen Probleme.

> „Wer so viel Zeit und Energie wie Mercedes darauf verwendet, auf andere Teams zu schauen, verliert vielleicht den Fokus für seine eigenen Probleme.“
>
> Christian Horner

Hamilton gegen Verstappen: Kämpft hier der König gegen seinen Kronprinzen?
Als Formel-1-Fan kann ich mir doch nichts Besseres wünschen. Ich will die beiden auf der Rennstrecke mit gleichwertigen Autos gegeneinander fahren sehen und herausfinden, wer wirklich der Beste ist. Das ist wie Federer gegen Djokovic. Max zwingt Lewis, alles aus sich herauszuholen. Und umgekehrt. Beide sind noch einmal besser geworden. Sie stehen über allen anderen.

Welche Rolle spielen die zweiten Fahrer im WM-Duell?
Sie werden bis zum Ende der Meisterschaft eine entscheidende Rolle spielen. Bottas hat für Mercedes in all den Jahren einen großartigen Job gemacht. Er war ein loyaler Diener. In Checo haben wir jetzt einen Fahrer, der das Gleiche tun kann. Er kommt immer mehr auf die Füße, hat im Rennen einen großartigen Speed und muss nur noch ein bisschen an den Samstagen arbeiten. Wenn er die genauso gut hinkriegt, wird das unsere Chancen vergrößern.

Warum tun sich selbst erfahrene Piloten wie Pérez so schwer, sich auf ein neues Auto einzustellen?
Jedes Auto harmoniert anders mit den Reifen. Und diese Autos sind extrem kompliziert. Es braucht Zeit zu verstehen, was man mit dem Auto machen muss, um die Reifen so zu beeinflussen, dass sie richtig arbeiten. Mit Ausnahme von Carlos Sainz hatte jeder der Umsteiger seine Probleme.

Ferrari sieht die Budgetdeckelung als die größte Herausforderung für ein großes Team seit langer Zeit. Sehen Sie das auch so?
Es ist eine große Herausforderung, speziell für die großen Teams, und da zähle ich McLaren und Alpine mit dazu. Selbst Alpha Tauri kratzt am Kostenlimit, weil sie ja für die Teile, die sie von uns kriegen, einen Abschlag angerechnet bekommen. Wir mussten das ganze Team umstrukturieren. Das ist auch eine Ablenkung, weil es ja jede Abteilung betrifft. Aber unter dem Strich ist es ein gesunder Schritt für diesen Sport. Auch wenn einige Teilbereiche noch keinen Sinn ergeben. Zum Beispiel bei der Frage, was zum Kostendeckel zählt und was nicht. Da wird gestritten, ob ein Fitnessraum dazugehört. Warum sollen wir dafür bestraft werden, wenn er schon immer da war und wir ihn dazu nutzen, unseren Angestellten etwas Gutes zu tun. Es wird zwei Jahre brauchen, bis wir uns über alle Details geeinigt haben und alles geräuschlos läuft.

Ist es wirklich so eng, dass ein schwerer Unfall oder das unplanmäßige Verstärken der Heckflügel Teams in Bedrängnis bringen können?
Die Sache mit dem Heckflügel ist eine Regeländerung. Die halbe Million Dollar dafür waren nicht eingeplant. Die müssen wir uns irgendwo aus dem Entwicklungsbudget oder dem Personal schneiden. Und wenn du einen großen Unfall hast, tut dir das doppelt weh. Das ist auch so eine Frage, die wir noch klären müssen. Müssen alle Crash-Schäden angerechnet werden? Wenn du im WM-Kampf steckst und du hast vier oder fünf große Unfälle, wird dich das bei der Entwicklung des Autos kosten. Ist das gut für den Sport? Sollte es da nicht besser eine Art Versicherung für Unfälle geben?

Red Bull wird ein Motorhersteller. Warum wollen Sie nicht nur das Honda-Erbe verwalten, sondern ab 2025 eigene Motoren bauen?
Manche Leute sagen, wir sind verrückt. Aber das Projekt macht für uns aus vielen Gründen Sinn. Wir dürfen das technische Wissen von Honda nutzen. Dann der Entwicklungsstopp für die Motoren. Diese Phase der Stabilität hilft uns eine Infrastruktur aufzubauen, um eigene Motoren bauen zu können. Wenn der Kostendeckel einmal bei 80 Millionen Dollar liegt, macht es keinen Sinn mehr, Motoren zu bauen, die im Stückpreis zwei Millionen kosten. Wenn man dann für überschaubares Geld zwei Teams mit Motoren versorgen kann, dann stellt sich die Frage, ob es in diesem Rahmen nicht Sinn macht, die Motoren selbst zu bauen. Red Bull kann der erste private Motorenhersteller seit Cosworth werden. So kontrollieren wir unser eigenes Schicksal. Und wir bewegen uns auf Augenhöhe mit Ferrari und Mercedes, die ja schon alles unter einem Dach haben. Diese Synergien bringen Vorteile. Wir waren bis jetzt immer nur Kunde. Mit Honda haben wir zum ersten Mal erlebt, was es bedeutet Werksteam zu sein. Das ist so, wie wenn du nicht mehr Economy, sondern Business Class fliegst. Hast du dich einmal daran gewöhnt, willst du nicht mehr zurück in Economy. Wir wollen kein Kunde mehr sein. ■



Christian Horner

Geburtstag: 16.11.1973
Geburtsort: Leamington
Herkunftsland: England



Plötzlich wieder oben

Sebastian Vettel galt bei vielen Experten bereits als Auslaufmodell. In Monaco und Baku blühte er mit 28 Punkten wieder auf. Ist Vettel zurück? Oder lag es an den speziellen Strecken?

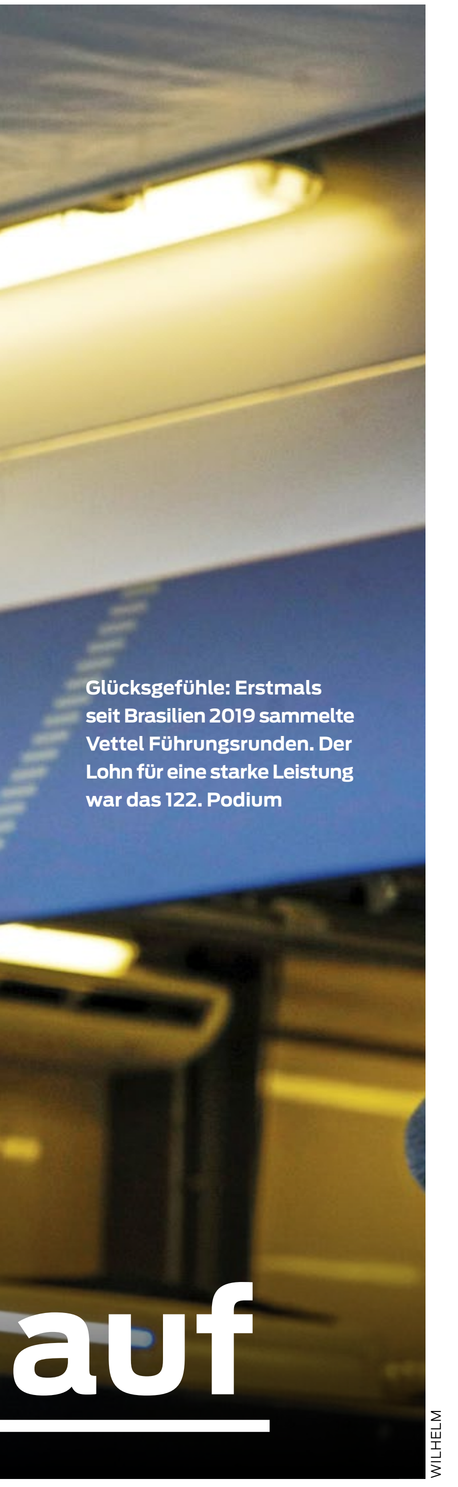
Von: **Andreas Haupt**

Der viermalige Champion pflegt einen nüchternen Blick auf die Dinge: „Man ist nach Siegen nie so gut, wie man gemacht wird. Und nach Niederlagen nie so schlecht, wie es geschrieben wird.“ Nach dem Saisonstart stempelten ihn die Kritiker bereits als Auslaufmodell ab. Es sah aus, als würde er dort weitermachen, wo er bei Ferrari aufgehört hatte. Zu langsam, zu fehlerbehaftet, geschlagen selbst von Lance Stroll.

Nach den letzten beiden Rennen hat sich der Wind gedreht. Plötzlich sehen viele den alten Vettel im 33-jährigen Heppenheimer – den ehemaligen Superstar der Formel 1, der zwischen 2010 und 2013 alle Titel mit Red Bull abräumte und später auf dem besten Wege schien, Ferrari wieder zu einem Weltmeister zu machen. Sein alter Ziehvater Helmut Marko freut sich über den Umschwung: „Das war Vettel, wie wir ihn kennen. Allein schon, wie er auf das Podium gesprungen ist. Seine Überholmanöver. Die Kämpfe mit Gasly. Die erste Runde. Ich bin sehr erfreut, dass ihm dieser Wandel in relativ kurzer Zeit gelungen ist. Er ist die Nummer eins im Stroll-Team, was der Papa wahrscheinlich nicht so gut finden wird.“ Gemeint ist Aston Martins Teameigner, der Milliardär Lawrence Stroll.

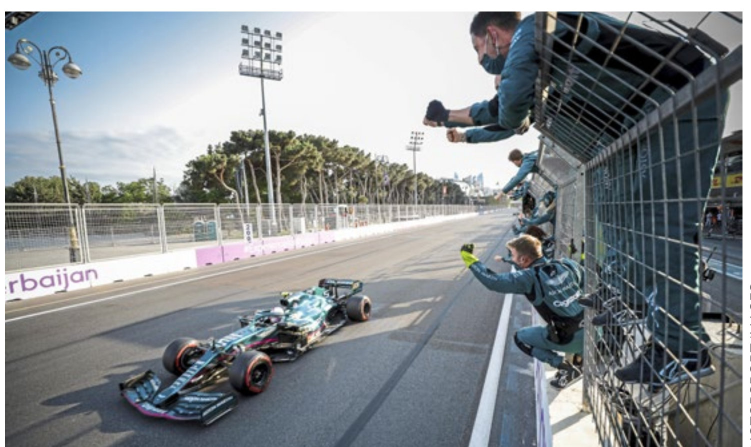
!

Vettels letzte zwei Auftritte: Er fährt mit Köpfchen, liest das Rennen. Spürt, was die Reifen verlangen. Hält sich zurück, wenn er muss. Greift an, wenn er soll.



Glücksgefühle: Erstmals seit Brasilien 2019 sammelte Vettel Führungsrunden. Der Lohn für eine starke Leistung war das 122. Podium

WILHELM



MOTORSPORT IMAGES

Jubel nach viel Prügel: Der verkorkste Saisonstart gerät in Vergessenheit



WILHELM

Per Du mit dem Auto: Im Teamduell gegen Stroll stellte Vettel auf 3:3



MOTORSPORT IMAGES

Überholmanöver beim Restart: Vettel schnappt Leclerc und Gasly

Sebastian Vettel hatte das Rennfahren sicher nicht verlernt. Und er ist nach zwei Spitzenleistungen auch noch nicht über den Berg. Die Wahrheit liegt wie so oft vermutlich irgendwo in der Mitte. Monaco und Baku sind zwei Rennstrecken, die aus dem Raster fallen. Beide sind geprägt von kurzen Kurven, die Autos mit instabilem Abtrieb nicht abstrafen.

So eines war der Aston Martin in den ersten Grands Prix. Auf den Stadtkursen zeigte sich der AMR21 wie verwandelt. In Aserbaidschan stürmte Vettel gar vom elften Startplatz bis auf die zweite Position: „Ich habe das Rennen besonders genossen, weil ich den Plätzen immer näher kam, um die ich kämpfen will.“

Letzte Windkanalschleife

Der misslungene Start hatte seine Gründe. Vettel bekam nach dem Wechsel von Ferrari nur 117 Testrunden, um sich auf sein neues Auto einzustellen. Aston Martin verhaute die Probefahrten in Bahrain. Das schmerzt einen Fahrer doppelt, der sich an eine neue Umgebung und ein neues Auto gewöhnen muss. Prozesse, Arbeitsweise, Abstimmungsphilosophie, Sitzposition, Schalter am Lenkrad, Lenkgefühl, Motor, Bremse: Es braucht Zeit, sich in die Details zu fuchsen.

Den anderen Teamwechslern Pérez, Sainz und Ricciardo sowie Rückkehrer Alonso ergeht es nicht anders. Jedes Auto verlangt nach Anpassungen beim Fahrstil. Das muss erst in Fleisch und Blut übergehen – was Fahrern schwerer fällt, die jahrelang ein anderes Modell gewohnt waren. Die letzten zwei bis drei Prozent entscheiden bei Autos mit einer hochkomplexen Aerodynamik. Wer die nicht findet, fährt schnell mal eine halbe Sekunde hinterher. „Das Level im Feld ist so hoch. Kleinigkeiten machen einen großen Unterschied“, sagt Vettel.

Auch die äußeren Umstände erschwerten die Eingewöhnung. Der böige Wind in Bahrain machte die Autos unberechenbar. Dagegen hilft nur Erfahrung mit dem Arbeitsgerät. Der Unfall mit Esteban Ocon hätte nicht passieren dürfen. In Imola fehlten konstante Bedingungen, nasse und trockene Phasen wechselten sich ab. Dazu kam die Panne mit den Bremsen, der Start aus der Boxengasse, die Zehnsekundenstrafe, Getriebeärger. In Portugal machte der Aufstieg ins Q3 Mut. Vettel fuhr endlich aus dem Bauch heraus, statt verkopft zu sein. Er ließ sich von Gefühl und Instinkt leiten, trotzte Wind wie glattem Asphalt. Im Rennen ging es rückwärts, weil der Aston Martin die Reifen zu hart rannahm. In Spanien fiel dem Auto der fehlende Abtrieb auf den Kopf.

Auf den Stadtkursen war das Gegenteil der Fall. Der AMR21 transformierte zum Reifenflüsterer, mit dem Overcuts möglich wurden. Ob der Wandel durch neue Teile, das gewachsene Verständnis und die verfeinerte Abstimmung kam? Oder halfen doch nur die speziellen Umstände? Aston Martin wird es in Frankreich auf einer permanenten Rennstrecke herausfinden: „Hoffentlich kann ich das Momentum in die nächsten Rennen retten. Hoffentlich können wir häufiger um Punkte kämpfen.“ Das Team kündigt hier und da weitere Updates an. Die letzte Windkanalschleife drehte der AMR21 kurz vor Baku. Jetzt ist der Windkanal für das 2022er Projekt reserviert.

Es gibt noch einen Grund, warum sich die Fahrer bei einem Teamwechsel so schwertun: die Reifen. Das Arbeitsfenster der Pirellis ist 2021 weiter zusammengeschrumpft. Jeder Kilometer fördert das Verständnis, wie das neue Auto mit dem Gummi umzugehen pflegt, wie es gefahren werden will, um die Reifen anzuzünden, und sie nicht zu überfordern. Die Rennfahrer der alten Schule bremsen am liebsten in die Kurve hinein. Bremsen und gleichzeitig einlenken: Diese beiden Kräfte vertragen die Reifen aber offenbar nicht. Das Rezept: Erst voll in die Eisen, dann vollständig runter von der Bremse, dann einlenken. Die Routiniers müssen sich anpassen, um kein Potenzial zu verschenken. ■

Formel 1

Zu wenig Reifendruck

Pirelli hat über eine Woche gebraucht, die Gründe für die Reifenplatzer von Baku zu kommunizieren. Schuld waren angeblich Schwingungen in Verbindung mit niedrigen Reifendrücken.

Von: **Michael Schmidt**

Das war eine schwere Geburt. Pirelli hat eine Woche gebraucht, um die Ursachen für die Reifenplatzer von Lance Stroll und Max Verstappen beim GP Aserbaidschan zu ermitteln und zu kommunizieren. Wahrscheinlich war es schwieriger, die richtige Wortwahl zu finden als die Quelle für das Reifendrama. Die einfachste Erklärung, dass nämlich Trümmerteile die Reifen vorgeschädigt haben könnten, bestätigte sich nicht.

Tatsächlich sollen Schwingungen in der Struktur des Reifens in Verbindung mit zu niedrigen Drücken schuld gewesen sein. Offenbar hatte Pirelli anhand der Abtriebsdaten so etwas schon geahnt. Zum ersten Mal in dieser Saison hatte man von Freitag auf Samstag hinten den Luftdruck von 19 auf 20 PSI erhöht. Bleibt die Frage, warum die stabilere Konstruktion, die über den Winter eingeführt wurde, nichts genutzt hat? Und wie die Teams die Reifendruck-Vorgaben unterlaufen können? Der Vorstoß einheitlicher Reifendruck-Sensoren war vor Jahren abgelehnt worden. Die Rufe danach werden wohl jetzt wieder laut werden. ■



XPB

Reifenplatzer aus heiterem Himmel: Angeblich sind Schwingungen schuld

Formel 1

Red Bull passt an

Das Chassis von Max Verstappen hat den Baku-Unfall überstanden. Der Schaden hielt sich auch sonst in Grenzen. Das Team bedauert, dass sein Superstar nicht weiter weg ist von Lewis Hamilton. Der Entwicklungsfahrplan wird angepasst.

Von: **Andreas Haupt**

Red Bull will diese beiden Weltmeisterschaften mit Macht gewinnen. Mit dem Sieg von Sergio Pérez in Baku und der Nullrunde von Mercedes setzte man sich im Konstrukteurspokal mit 26 Punkten ab. In der Fahrer-WM beträgt der Vorsprung von Max Verstappen auf Lewis Hamilton nach sechs Rennen vier Punkte. Zu wenig, meint Sportchef Helmut Marko: „Das spiegelt nicht unsere Stärke wider. Wir sind die stärkste Kombination: Fahrer plus Auto."

Die Ingenieure halten den RB16B im Windkanal – auch wenn dadurch womöglich das 2022er Auto unter völlig neuen Regeln leidet. Diese Saison genießt Priorität. „Wir müssen weiter neue Teile ans Auto bringen", fordert Verstappen. Durch den Ausfall des GP Singapur hat Red Bull die Pläne leicht modifiziert. Das Team konzentriert sich mehr auf Updates, die dem Speed des Autos in mittelschnellen und schnellen Kurven dienen.

Das Chassis hat den Einschlag in die Mauer ganz offenbar überstanden. „Wir hatten Glück, dass es an der Stelle eine Ausbuchtung gab", erklärt Marko. Dadurch konnte Verstappen mehr Geschwindigkeit abbauen. Das zweite Auto hielt trotz Verlust von Hydraulikflüssigkeit durch. Sieger Pérez erhält trotz seiner kleinen Quali-Schwäche ein großes Lob. „Er integriert sich sehr gut im Team. Er ist ein sehr guter Teamplayer", attestiert Marko. ■



WILHELM

Red Bull will den RB16B in den kommenden Wochen weiter aufrüsten

NACHRICHTEN

OFFIZIER MAZEPIN
Durch das Formel-1-Fahrerlager gingen zuletzt Gerüchte, dass Nikita Mazepin die Formel 1 verlassen muss, um seinen Grundwehrdienst zu absolvieren. Das dementierte der Russe nun: „Man hat bei uns die Option, eine Spezialausbildung zum Reserve-Offizier zu machen. Dafür muss man drei Jahre lang einen Tag pro Woche zum Unterricht. Ich habe jetzt schon die ersten zwei Jahre hinter mir."

NEUER MAGIC-BUTTON
Lewis Hamilton hat in Baku den Sieg weggeworfen, weil er beim Restart aus Versehen den „Brake Magic"-Knopf aktiviert hatte, mit dem die Bremsverteilung fast komplett nach vorne gestellt wird. Laut Technik-Direktor Mike Elliot will man einen solchen Fauxpas in Zukunft verhindern: „Es ist unsere Aufgabe, ihm ein Auto zu geben, mit dem die Fehlerwahrscheinlichkeit minimiert wird. Wir müssen untersuchen, wie wir zum nächsten Rennen eine andere Lösung finden."

FRANKREICH-ÄRGER
Wegen des ausgefallenen Kanada-Rennens musste der Frankreich-GP in letzter Minute um eine Woche vorverlegt werden. Laut Organisationschef Eric Boullier haben danach 20 Prozent der Fans ihre Tickets zurückgegeben. „Wir sind die Eintrittskarten aber sofort wieder losgeworden."

CAPITO WIRD TEAMCHEF
Jost Capito baut seine Macht bei Williams aus. Der bisherige Geschäftsführer wird nun auch Teamchef des Rennstalls und löst damit Simon Roberts ab.

GASLY-VERTRAG BIS 2023
Immer wieder wird Pierre Gasly mit Alpine in Verbindung gebracht. Seine Chefs wollen davon nichts wissen: Gasly habe über die Saison hinaus noch einen Vertrag, der ihn für weitere zwei Jahre an Alpha Tauri bindet.



Das geht ~~runter~~ rauf wie Öl!

Seit Jahren gibt es für uns nur eine Richtung: nach oben! Das gilt für die Spitzenqualität unserer Produkte genauso wie für die Beliebtheit unserer Marke. Wohl deshalb wählten uns die Leser*innen der führenden Automagazine 2021 erneut zu Deutschlands bester Schmierstoffmarke. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 11. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Eine besondere Ehre, für die wir uns ganz besonders bei Ihnen bedanken!





















US 500 1996

Das Duell der 500er

Kein Rennen symbolisiert die Spaltung der IndyCar-Serie so wie das US 500 aus dem Jahr 1996. Nahezu parallel dazu fand das Indy 500 der Konkurrenzserie IRL statt. Das Rennen der Rebellen in Michigan gewann nach einem Massencrash Jimmy Vasser.

Von: **Michael Schmidt**

Die IndyCar-Serie war in den 90er-Jahren ein glänzendes Produkt. So gut, dass sogar Bernie Ecclestone ein Auge auf die Serie warf. Trotzdem gab es Unfrieden in der US-Szene. Tony George, dem Besitzer des Indianapolis Motor Speedway, wurden die Teambosse zu mächtig. Die hatten nach dem Vorbild der großen US-Sportarten ein Franchise-System aufgezogen und wollten neben den Finanzen auch die Regeln kontrollieren. Außerdem wurde die Serie immer internationaler. Das war den Traditionalisten ein Dorn im Auge. Sie wollten dem Sport wieder eine amerikanische Note geben und die Vergangenheit wiederbeleben.

George köderte die Hungerleider mit seinem größten Faustpfand, dem Indy 500, und trat 1996 mit einer eigenen Meisterschaft unter dem Markenzeichen IRL gegen das Establishment an. Ironischerweise war der amerikanische Beitrag zu der in Windeseile aus dem Boden gestampften Serie gleich null. Die Chassis von Dallara und G-Force kamen aus Italien und England. Die Motoren stellten Nissan und Oldsmobile. Mangels Fahrer traten beim Saisonhöhepunkt in Indianapolis 17 Rookies an, so viel wie seit 1919 nicht mehr.

Die Topteams und Starpiloten blieben der IndyCar-Serie treu, auch wenn ihnen dadurch das Highlight des Jahres abhanden kam. Roger Penske und seine Kollegen setzten auf Konfrontation und veranstalteten nur wenige Stunden versetzt zum Indy 500 auf dem Michigan International Speedway unter dem provozierenden Banner „US 500“ ihr eigenes großes 500-Meilen-Rennen.

Der erste Vergleich im Prestigeduell ging an die IRL. Arie Luyendyk fuhr mit einem Schnitt von 381 km/h auf die Pole-Position. Jimmy Vasser schaffte in Michigan nur 373 km/h. Die Teams hatten sich aus Sicherheitsgründen auf eine Ladedruck-Reduktion um 0,15 bar geeinigt. Das kostete 100 PS. Die IRL wollte trotz des tödlich Unfalls von Scott Brayton im Training unbedingt diesen

ZAHL DES RENNENS

12

Fahrer waren in den Massencrash beim Start verwickelt. Nur einer musste nach einer Stunde Pause zuschauen. Der Lola T96 von Adrián Fernández war nicht mehr zu reparieren.



Viel Schrott beim Start: Ausgelöst von Vasser krachen beim Start zwölf Autos ineinander

REINHARD

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Jimmy Vasser	Reynard-Honda	250 Runden	3:11.48,711 h = 251,647 km/h
2.	Maurício Gugelmin	Reynard-Ford	250 Runden	3:11.59,707 h + 10,995 s
3.	Roberto Moreno	Lola-Ford	249 Runden	- 1 Runde
4.	André Ribeiro	Lola-Honda	249 Runden	- 1 Runde
5.	Mark Blundell	Reynard-Ford	249 Runden	- 1 Runde
6.	Eddie Lawson	Lola-Mercedes	249 Runden	- 1 Runde
7.	Paul Tracy	Penske-Mercedes	248 Runden	- 2 Runden
8.	Al Unser junior	Penske-Mercedes	246 Runden	- 4 Runden
9.	Gil de Ferran	Reynard-Honda	245 Runden	- 5 Runden
10.	Emerson Fittipaldi	Penske-Mercedes	241 Runden	- 9 Runden

Meiste Führungsrunden: Alessandro Zanardi, Reynard-Honda, 134 Runden

DAS RENNEN

US 500, 26. Mai 1996 Michigan Speedway

Wetter:	17° C, bedeckt
Distanz:	250 Runden à 3,218 km = 804,500 Kilometer
Nennungen:	27
Gestartet:	27
Gewertet:	10
Führungswechsel:	11
Pole-Position:	Jimmy Vasser (Reynard-Honda), 0.31,031 min = 373,328 km/h

kleinen Sieg über die Nonkonformisten und gestattete großzügig Ladedruck.

Die Fachwelt erwartete für das Indy 500 ein unfallreiches Rennen. Alte Hasen, die man aus der Rente rekrutiert hatte, fuhren gegen Neulinge, die zum ersten Mal auf einen Superspeedway gelassen wurden. Tatsächlich verlief das Rennen der Namenlosen erstaunlich diszipliniert ab. Nur in der letzten Kurve der letzten Runde kam es zu einer bösen Kettenreaktion, die Alessandro Zampedri mit zahlreichen Beinbrüchen bezahlte. Der Sieger Buddy Lazier war ein schlechter Witz. Als er noch bei den IndyCars fuhr, kam er über einen siebten Platz nie hinaus.

Trotz hoher fahrerischer Qualität im Feld machten sich die IndyCar-Stars gleich beim Start vor der stattlichen Kulisse von 110 879 Zuschauern lächerlich. Adrián Fernández rempelte bei 300 km/h den Reynard-Honda von Jimmy Vasser an, was dahinter zu Panikbremsungen und wilden Ausweichmanövern führte. Zwölf Autos kreiselten von der Bahn. Elf konnten in der einstündigen Unterbrechung repariert oder ersetzt werden. Die meiste Zeit des Rennens führte Alessandro Zanardi. Als dem Ganassi-Piloten der Honda-V6-Turbo um die Ohren flog, lag Teamkollege Vasser eine Runde zurück. Eigentlich eine aussichtslose Lage. Doch mehrere Gelbphasen wegen eines regelrechten Motorensterbens erlaubten es Vasser, wieder in die Runde des Spitzenreiters zu kommen. Nachdem auch Greg Moore im Reynard-Mercedes des Forsythe-Teams mit einem geplatzten Triebwerk die Segel streichen musste, lag nur noch André Ribeiro vor dem Trainingsschnellsten. Der Brasilianer bog neun Runden vor Schluss noch einmal überraschend zum Tanken ab. Er war wie Vasser einer der am Massencrash beteiligten Fahrer und mit dem Ersatzauto gestartet. In dem zeigte die Tankuhr falsch an. Vasser gewann bequem mit elf Sekunden Vorsprung auf Maurício Gugelmin. ■



REINHARD

Kampf im Verfolgerfeld: Unser junior, Gordon und Moreno



REINHARD

Ganassi ist das Topteam 1996: Vasser gewinnt Michigan und wird Meister



REINHARD

Zu Beginn des Rennens führen die Ganassi-Piloten Zanardi und Vasser



Patricio O'Ward gewinnt mit einem eindrucksvollen Schlusssprint das zweite Rennen und sichert sich die Führung in der Meisterschaft

MOTORSPORT IMAGES

Straßenschlacht

Der Ex-Formel-1-Fahrer Marcus Ericsson und das McLaren-Talent Patricio O'Ward haben zwei hart umkämpfte Rennen auf dem Stadtkurs von Detroit gewonnen. Ein glimpflich ausgegangener Horrorunfall von Felix Rosenqvist überschattete am Samstag den ersten Lauf.

Von: **Philipp Körner**

Biestige Bodenwellen, unerträgliche Hitze und hart geführte Zweikämpfe: Die Doppelläufe der IndyCar-Serie auf dem Belle-Isle-Stadtkurs in Detroit gelten als eine der härtesten Veranstaltungen des Rennkalenders. Nachdem das Event mit Festival-Charakter im letzten Jahr aufgrund der Pandemie pausieren musste, reisten diesmal diverse Piloten ohne Vorerfahrung auf die Insel im Detroit River. Schon vor dem Start des Wochenendes war also zu befürchten, dass es reichlich Schrott und Chaos geben würde.

Die Pole-Position für den Samstags-Lauf sicherte sich Patricio „Pato" O'Ward (McLaren SP) vor Alexander Rossi (Andretti Autosport) und dem zum wiederholten Male in der Quali überzeugenden Romain Grosjean (Dale Coyne Racing). Der Meisterschaftsführende Álex Palou (Chip Ganassi Racing) startete wegen einer Strafe vom letzten Platz. Indy-500-Sieger Hélio Castroneves (Meyer Shank Racing) setzte hingegen wie geplant in Detroit aus und wird erst wieder beim Debüt des neuen Stadtkurses in Nashville (8. August) fahren.

Ungebremst abgeflogen

Die ersten Runden wurden von der Frage geprägt, wie lange die weiche Mischung als bevorzugter Start-Reifen durchhalten kann. Frühe Stopps an der Spitze – unter anderem von Pole-Mann O'Ward – wirbelten das Feld im ersten Drittel dementsprechend durcheinander. In Runde 24 ereignete sich dann der Schockmoment des Wochenendes, als Felix Rosenqvist (McLaren SP) in Kurve 6 heftig einschlug. Der orange Dallara-Chevrolet beschleunigte in der Anbremszone unkontrolliert weiter und bohrte sich mit hoher Geschwindigkeit in den mehrreihigen Reifenstapel. In der Onboard war zu sehen, wie das Lenkrad des McLaren wild aufblinkte, der Notfallmechanismus bei gleichzeitigem Beschleunigen und Bremsen schien nicht

> „Die anderen wissen, dass ich nicht hier bin, um Fünfter oder Sechster zu werden. Ich will gewinnen und genau das habe ich heute deutlich gemacht."
>
> Patricio O'Ward

gegriffen zu haben. Rosenqvist bewegte sich zwar unmittelbar danach im Auto, wurde aber während einer Rotflaggen-Unterbrechung vorsichtig aus dem Auto geborgen und in ein Krankenhaus gebracht. Am Folgetag konnte der Schwede zum Glück ohne Verletzungen entlassen werden.

Nach einer längeren Reparatur der verschobenen Mauer ging Will Power als Führender in den Restart. Der Penske-Pilot, der sich auf Platz 7 qualifiziert hatte, profitierte von einer klugen Strategie und lag auch zehn Runden vor Ende wieder auf Rang 1. Dahinter fuhr ein noch stärker durch Strategie nach vorne gespülter Marcus Ericsson (Startplatz 15), der den Schlachtplan von Chip Ganassi Racing zusammen mit dem passenden Glück beim Timing der Unterbrechung stark umsetzte.

Wütender Will Power

In Runde 65 folgte auf einen Abflug von Romain Grosjean in Kurve 9 die zweite rote Flagge – dieses Mal nutzte sie die Rennleitung jedoch als Werkzeug, damit das Rennen noch unter Grün beendet werden konnte. In der Boxengasse, wo sich das Feld während der Aufräumarbeiten sammelte, ereignete sich dann die entscheidende Szene des Rennens: Das Team rund um Will Power schaffte es nicht, den Dallara-Chevrolet wieder anzulassen – Schuld war ein kaputtes Steuergerät. Power hatte zuvor um zusätzliche Kühlung für sein Auto gebettelt, die Rennleitung erlaubte es aber erst, als alle Autos in der Pitlane standen.

Der gestrandete Power musste schließlich mit anschauen, wie das Feld an ihm vorbeirollte. Er beendete das eigentlich schon gewonnene Rennen auf einem niederschmetternden 20. Platz. Im Interview mit NBC brach es schließlich aus dem Australier heraus: „Ich bin sauer auf die IndyCar! Die Leute da oben in der Rennleitung hören nie auf die Fahrer, und unsere Vorschläge

sind ihnen auch egal. Die rote Flagge war eine dumme Idee." Marcus Ericsson fuhr die letzten Runden ungefährdet zu Ende und bejubelte seinen ersten Sieg seit dem ersten Nürburgring-Lauf der GP2 im Jahr 2013. Platz 2 ging an den Niederländer Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing). Patricio O'Ward sammelte mit dem dritten Rang wertvolle Punkte für die Meisterschaft.

Penske ohne Sieg

Die Pole-Position für den ebenfalls 70 Runden langen Sonntagslauf schnappte sich Josef Newgarden (Team Penske), der Colton Herta (Andretti Autosport) über drei Zehntel abnahm. Die Top 3 wurde von Rinus VeeKay komplettiert. Álex Palou konnte sich nach einem harten Samstag mit Platz 4 wieder zurückmelden, während O'Ward sich nur auf Platz 16 qualifizieren konnte.

Direkt in der ersten Runde musste wegen eines Abflugs von Max Chilton (Carlin) die erste Safety-Car-Phase ausgerufen werden. Josef Newgarden, der als Einziger vorne auf harten Reifen gestartet war, konnte jedoch auch beim Restart erst mal in Führung bleiben. Schon zu Beginn war somit klar, dass der zweifache Champion Glück beim abschließenden Stint auf der vorgeschriebenen weichen Mischung haben muss. Genau das war ihm jedoch nicht vergönnt. Zwei Cautions im letzten Drittel (Dreher von Jimmie Johnson und ein leicht brennendes Auto von Romain Grosjean) brachten die Konkurrenz am Ende nah heran. Im Zuge des dank zwei Restarts furiosen Schlussspurts kämpfte sich O'Ward mit beeindruckenden Manövern von Platz 6 bis auf Rang 1 vor. Beim Führungswechsel in Runde 68 kam es dabei sogar zum Kontakt mit Newgarden, der bis dahin auch während der Stopps alle Umläufe angeführt hatte. Nach sieben Siegern in den ersten sieben Rennen hatte die IndyCar endlich den ersten Doppelpacker. O'Wards zweiter Saisonsieg, den er auch der taktischen Meisterleistung von McLaren-Stratege Taylor Kiel zu verdanken hatte, brachte ihn auch in der Meisterschaft an die Spitze. Den Triumph widmete er seinem Kollegen und Freund Felix Rosenqvist, der am Sonntag von Oliver Askew vertreten wurde. Rosenqvist erwiderte mit Glückwünschen. Platz 3 ging an Álex Palou, der in den letzten Minuten noch Colton Herta überholen konnte. Palou liegt in der Meisterschaft nun einen Punkt hinter O'Ward, Scott Dixon musste nach einem soliden, aber unauffälligen Wochenende abreißen lassen. ■


INDYCAR/CHRIS OWENS

Marcus Ericsson feiert seinen ersten Sieg in der IndyCar-Serie


INDYCAR/MATT FRAVER

Will Power erlebte ein Wochenende mit reichlich Drama und Action

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 8. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Patricio O'Ward	299
2.	Álex Palou	298
3.	Scott Dixon	263
4.	Josef Newgarden	248
5.	Rinus VeeKay	243
6.	Simon Pagenaud	243
7.	Marcus Ericsson	211
8.	Graham Rahal	209
9.	Colton Herta	202
10.	Takuma Sato	181

INDYCAR, DETROIT

7. von 17 Rennen; Renndistanz: 70 Runden (164,5 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	1:45.33,1123 h
2.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 1,7290 s
3.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 1,9105 s
4.	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 8,1688 s
5.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 9,4645 s
6.	Santino Ferrucci	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 9,5670 s
7.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 10,3406 s
8.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 10,8956 s
9.	Ed Jones	Dale Coyne-Honda	+ 11,9428 s
10.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 12,5061 s

8. von 17 Rennen; Renndistanz: 70 Runden (164,5 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	1:41.30,8814 h
2.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 6,7595 s
3.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 6,9392 s
4.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 7,0558 s
5.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 7,6952 s
6.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 8,4418 s
7.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 8,8324 s
8.	Simon Pagenaud	Penske-Chevrolet	+ 9,0641 s
9.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 9,5248 s
10.	Santino Ferrucci	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 10,6860 s

NACHRICHTEN

GROSJEAN TESTET OVAL

Nach anfänglichen Bedenken wird Romain Grosjean noch in diesem Jahr sein erstes Rennen auf einem Oval bestreiten. Der 35-jährige Franzose tritt am 21. August beim IndyCar-Lauf auf dem World Wide Technology Raceway im Osten von St. Louis an. Dort wird er ein zusätzliches Auto seines Teams Dale Coyne Racing pilotieren. Für Grosjean war es wichtig, zunächst auf einem kleineren Oval Erfahrung zu sammeln. Gegenüber „Racer" sagte der Rookie über den 1,25-Meilen-Kurs: „Die Strecke bietet sich für die ersten Schritte an. Sie ist kurz, nicht ganz so schnell wie die Superspeedways und fordert mehr Bremsen und Beschleunigen – das gibt mir zu Beginn das nötige Vertrauen." Zudem schwärmten ihm die Kollegen immer wieder vom Racing vor. Neben der Vorbereitungsarbeit im Simulator von Honda ist auch ein Testtag geplant.

KIRKWOOD-DOMINANZ

In der Indy Lights, dem Formel-2-Pendant der IndyCar, spitzt sich der Meisterschaftskampf zu. Nach einem Doppelsieg des Andretti-Autosport-Piloten Kyle Kirkwood trennen die Top 3 in der Meisterschaft nur noch vier Zähler. An der Spitze liegt der Schwede Linus Lundqvist (Global Racing Group with HMD Motorsports) mit 191 Punkten. Teamkollege David Malukas ist nur einen Punkt dahinter, gefolgt von Detroit-Dominator Kirkwood mit 187 Zählern. Am kommenden Wochenende schließt die Indy-Lights-Serie ihre erste Saisonhälfte auf der Road America ab.


INDYCAR/CHRIS OWENS

Nächster Halt: Road America (20.6)

Tag der Doppelsiege

Toyota holte bei ihrem 100. WM-Rennen in Portimão einen nie gefährdeten Doppelsieg

TOYOTA

Beim zweiten Rennen der Sportwagen-WM in Portimão gab es in drei von vier Klassen Doppelsiege: Toyota gewann die LMP1-Kategorie, das Jota-LMP2-Team belegte ebenso die Plätze 1 und 2 wie das AF Corse-Ferrari-Team in der GTE-Pro-Klasse. Das klingt nach Langeweile? Eher nicht ...

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Das WM-Rennen in Portimão hätte ursprünglich im April stattfinden sollen, als Ersatz für den aus Corona-Gründen gestrichenen Auftakt in Sebring. Die Verlegung in den Juni erwies sich wettertechnisch als Glücksgriff, das hübsche Streckenlayout sorgte für freudige Gesichter bei Piloten und Teams. Doch die hohen Streckentemperaturen sorgten besonders in den GT-Klassen für reichlich Sorgen bei den Reifen. Temperaturen, Reifen und Spritpoker – das waren die drei großen Angelpunkte beim 8h-Rennen an der Algarve, die sich im Rennen teilweise auch noch kreuzten und überschnitten.

In der Hypercar-Topklasse bestimmte die Reichweite die Rennstrategie: Der Toyota GR010 Hybrid mit der Startnummer 8 von Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima und Brendon Hartley sparte über die volle Renndistanz Benzin, um sich im Finale einen Splash zu sparen, denn die Fahrtzeit pro Stint lag bei Toyota bei knapp unter einer Stunde. Das Schwesterauto (#7) von Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López war beim Verbrauch einen Tick schlechter, aber bis zur Rennhalbzeit folgte man dem Spritsparzwang. Der Grund: An der Spitze des Feldes tanzte der Alpine A480 der Piloten André Negrão, Matthieu Vaxivière und Nicolas Lapierre den Toyota auf der Nase herum.

Das französische Semi-Werksteam, das in der neuen Topklasse den alten Rebellion-LMP1 einsetzt, hatte sich im Qualifying mit der Winzigkeit von 0,094 Sekunden gegen die Toyota durchgesetzt. Im Rennen war der Alpine-Flitzer marginal schneller als die Toyota, beim Verbrauch aber deutlich schlechter: Bis zu acht Runden fehlten pro Stint auf die Toyota, die teilweise mehr als 50 Minuten mit einer Tankfüllung schafften. Damit war klar, dass Toyota die Alpine primär über den Verbrauch schlagen musste – weshalb das Toyota-Duo auf Spritsparen programmiert war.

Das änderte sich ziemlich genau zur Rennhalbzeit: Da wurde erstens klar, dass Alpine über die Distanz zwei Stopps mehr benötigen würde als die Toyota, und damit kein ernsthafter Gegner mehr war. Zweitens schaffte es Brendon Hartley (#8) in seinem Doppelstint zur Rennmitte, die Reichweite noch einmal um eine weitere Runde zu strecken.

Spätestens hier war für die Crew der Startnummer 7 klar, dass sie das Schwesterauto nicht über den Verbrauch schlagen konnten. Also forcierten sie den Speed, in der Hoffnung, dass ihnen vielleicht am Rennende eine Gelbphase zu Hilfe kommen würde. Und genau das passierte auch: 55 Minuten vor Rennende hatte der Toyota mit der Nummer 8


TOYOTA

Beim Start verteidigte Alpine die Führung, dahinter die beiden Toyota

seinen letzten und siebten Stopp absolviert, die Nummer 7 musste aber noch einen achten Splash-Stopp einlegen. 29 Minuten vor Rennende blieb ein LMP2-Auto auf der Strecke stehen, was zur zweiten Gelbphase führte, diesmal in Form einer Full Course Yellow (FCY) – und bei der bleibt die Boxengasse bekanntlich geöffnet. José María López büßte beim Splash zwar seine Führung ein, weil Buemi in der FCY mit 80 km/h um die Strecke zuckelte. Als das Rennen 24 Minuten vor Ende wieder gestartet wurde, lag López auf der Strecke jedoch nur drei Sekunden hinter Buemi.

Team-Order – unklarer Fall?

Schnell hatte der Argentinier die Lücke geschlossen, er schien klar schneller unterwegs zu sein. Jetzt griff die Teamleitung zum ersten Mal ein, und ließ López passieren, da waren noch 17 Minuten zu fahren. Er sollte beweisen, dass er Buemi abhängen kann. Was er aber nicht schaffte, denn der Franzose folgte dem Argentinier wie ein Schatten. Also griff die Teamleitung ein zweites Mal ein und beorderte Buemi wieder vor López, das passierte 10 Minuten vor dem Rennende.

Es handelte sich also um einen unklaren Fall von Teamorder. Es war nicht so, dass die Teamleitung willkürlich einen Sieger festlegte. Beide Fahrer-Crews sollten ihre jeweilige Strategie maximal umsetzen – und sich dabei gegenseitig nicht im Weg stehen. Ohne Gelbphase hätte Buemi locker gewonnen. Die Gelbphase gab der Nummer 7 eine zweite Chance: López durfte passieren und beweisen, dass er schneller war – was er nicht war. Also switchte die Teamleitung die Reihenfolge wieder um.

> „Wir waren auf einer anderen Strategie als das Schwesterauto unterwegs. Die Nummer 7 war am Ende nur deshalb wieder dran, weil sie den Stopp unter FCY einlegen konnte.“
>
> Toyota-Pilot Sébastien Buemi

In der Öffentlichkeit ist sowas trotzdem nur schwer zu vermitteln. Ein paar aufgeregte Laien werden Toyota im Internet unterstellen, bereits nach zwei Rennen Stallregie zu betreiben – was so aber nicht richtig ist. Toyota hat versucht, beide Strategie-Ansätze mit maximaler Fairness bis zum Ende umzusetzen. „Das war ein sehr schwieriges Rennen“, sagte Buemi. „Wir waren auf einer anderen Strategie als das Schwesterauto, wir haben das ganze Rennen über konsequent Sprit gespart, um mit sieben Stopps über die Distanz zu kommen. Die #7 war am Ende nur deshalb wieder dran, weil sie den Stopp unter FCY einlegen konnte, was natürlich viel Zeit spart. Sie waren am Ende nicht schneller als wir, also sagen unsere internen Regeln, dass man die Reihenfolge wieder umkehrt.“

Für Außenstehende mag das schwer zu verstehen sein, aber im vorliegenden Fall handelt es sich nicht um die mutwillige Bevorzugung einer Fahrzeug-Crew. Trotzdem war es natürlich ein Eingriff von außen in den Rennverlauf, der vielen Fans im ersten Moment suspekt vorgekommen sein dürfte. Den (negativen) Tatbestand der Stallregie erfüllt er aber nicht. Toyota hätte beim 100. WM-Start in Portugal auch keinen nachvollziehbaren Grund dafür gehabt: Die Japaner dominieren die Hypercars-Klasse – warum sollten sie beim zweiten Saisonlauf Stallregie machen?

Tankfrage bei Alpine-Team

Das Alpine-Team belegte letztlich Platz 3 mit über einer Minute Rückstand. Bei einem normalen Rennverlauf hätten die Franzosen zwei Stopps mehr benötigt und somit eine volle Runde verloren. Doch die erste Gelbphase zweieinhalb Stunden vor Rennende reduzierte den Rückstand des Oreca-A480-Gibson LMP1 von anderthalb Minuten auf null – nur deshalb sah man die Zielflagge in der Führungsrunde. Ohne größeren Tank werden die Franzosen gegen Toyota weiterhin chancenlos bleiben, obwohl die Rennpace in Portimão absolut auf dem Niveau der beiden Toyota-Hypercars lag.

Das Debüt des Glickenhaus-Teams mit dem privaten Hypercar SCG 007 LMH sorgte für gemischte Gefühle: Richard Westbrook setzte im dritten freien Training eine Rundenzeit, die nur eine Sekunde hinter Toyota und Alpine lag, das Potenzial war offenkundig. Leider versaute man aufgrund eigener Fehler das Qualifying, weshalb Richard Westbrook, Romain Dumas und Ryan Briscoe nur von Startplatz 11 losbrausen durften. „Damit lagen viele LMP2-Teams vor uns, die wir auf der Strecke nur mit sehr viel Risiko hätten überholen können“, erklärte Westbrook.

Das Rennen war dann für die Amerikaner schon nach 72 Runden beim Teufel: Ryan Briscoe beschädigte den 007 LMH bei einem selbstverschuldeten Feindkontakt mit zwei GT-Autos in Kurve 5, danach musste die Kupplung getauscht werden. „Wir müssen noch viel lernen“, ▷

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ZWEITER WM-LAUF IN PORTIMÃO (PORTUGAL)

Länge der Strecke: 4,653 km; **Renndistanz:** 300 Runden = 1395,900 km; **Pole-Position Hypercar:** Alpine A480 (#36), 1.30,364 min; **Pole-Position LMP2:** Jota-Oreca (#28), 1.31,210 min; **Pole-Position GTE:** Porsche 911 (#92), 1.37,916 min; **Schnellste Rennrunde LMP1:** Nicolas Lapierre, Alpine A480 (#36), 1.30,919 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** Stoffel Vandoorne, Jota-Oreca (#28), 2.31,970 min; **Schnellste Rennrunde GTE:** Miguel Molina, Ferrari 488 (#52), 1.38.757 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar-H	#8	Buemi/Hartley/Nakajima	Toyota GR010 Hybrid	8:00.15,414 h
2.	Hypercar-H	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	+1,800 sec
3.	Hypercar	#36	Negrão/Lapierre/Vaxivière	Alpine A480	+1.08,597 min
4.	LMP2	#38	Gonzalez/Da Costa/Davidson	Jota-Oreca	+4 Runden
5.	LMP2	#28	Gelael/Vandoorne/Blomqvist	Jota-Oreca	+4 Runden
6.	LMP2	#22	Hanson/Boyd/Di Resta	United Autosport-Oreca	+5 Runden
7.	LMP2	#31	Frijns/Habsburg/Milesi	WRT-Oreca	+5 Runden
8.	LMP2	#34	Smiechowski/Deletraz/Brundle	Inter-Europol-Oreca	+7 Runden
9.	LMP2	#1	Calderon/Flörsch/Visser	Richard Mille Racing-Oreca	+10 Runden
10.	LMP2	#70	Garcia/Beche/Nato	Realteam Racing-Oreca	+10 Runden
11.	LMP2	#21	Hedman/Montoya/Hanley	Dragonspeed-Oreca	+12 Runden
12.	LMP2	#20	Magnussen/Fjordbach/Andersen	High Class Racing-Oreca	+15 Runden
13.	LMP2	#29	Van der Garde/Van Uitert/Van Eerd	Racing Team Nederland-Oreca	+20 Runden
14.	GTE-Pro	#51	Calado/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+21 Runden
15.	GTE-Pro	#52	Serra/Molina	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+21 Runden
16.	GTE-Pro	#92	Estre/Jani/Christensen	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+21 Runden
17.	GTE-Pro	#91	Bruni/Lietz/Makowiecki	Manthey-Porsche 911 RSR 19	+22 Runden
18.	GTE-Am	#47	Lacorte/Sernagiotto/Fuoco	Cetilar Racing-Ferrari 488 GTE Evo	+26 Runden
19.	GTE-Am	#56	Perfetti/Cairoli/Pera	Project 1 Racing-Porsche 911 RSR 19	+26 Runden
20.	GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Fisichella	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+26 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	Brendon Hartley	63 Punkte
1.	Sébastien Buemi	63
1.	Kazuki Nakajima	63
2.	Kamui Kobayashi	43
2.	Mike Conway	43
2.	José María López	43

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	64 Punkte
2.	Alpine Elf Matmut	42

FAHRER GTE-PRO

1.	Alessandro Pier Guidi	56 Punkte
1.	James Calado	56
2.	Neel Jani	50
2.	Kévin Estre	50
3.	Daniel Serra	42
3.	Miguel Molina	42

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	98 Punkte
2.	Porsche	80


MOTORSPORT-IMAGES

Glickenhaus zeigte beim Debüt Potenzial, das Rennen war durchwachsen


MOTORSPORT-IMAGES

Das Alpine-Team braucht einen größeren Tank, um Toyota herauszufordern


PORSCHE

Kévin Estre ragte im Porsche-Kader heraus und kämpfte um Platz 2


MOTORSPORT-IMAGES

Ferrari dominierte die GTE-Pro-Klasse beim zweiten WM-Lauf in Portugal

bilanzierte Westbrook nach dem Rennen. „Unser größtes Problem besteht darin, dass wir die Reifendrücke und -temperaturen nicht perfekt hinbekommen haben. Wir hatten nur ein oder zwei wirklich gute Stints, wo Druck und Temperatur bei den Reifen gepasst haben – und dann waren wir auch schnell."

In der LMP2-Klasse feierte das Jota-Team einen sauberen Doppelsieg, nachdem man sich das ganze Rennen über mit den Teams United Autosports und WRT einen hübschen Vierkampf um die Spitze geliefert hatte. Jota setzte dabei zwei ungewöhnliche Highlights: In der Startrunde räumte António Félix da Costa (#38) den eigenen Teamkollegen Tom Blomqvist (#28) ab, der daraufhin bis ans Ende des Feldes zurückfiel. Fünf Minuten vor Rennende überholte Da Costa, der sich den siegreichen Oreca-LMP2 mit Roberto Gonzalez und Anthony Davidson teilte, Teamkollege Blomqvist für den Sieg.

GT: Noch ein Doppelsieg

Den dritten und letzten lupenreinen Doppelsieg gab es in der GTE-Pro-Klasse, wo sich zwei Ferrari des Werksteams AF Corse gegen

> „Ein Sieg wäre heute sicher möglich gewesen, aber wir haben uns mit den Reifen verpokert. Wir hätten vielleicht schneller unsere Strategie ändern müssen."
>
> Porsche-Werkspilot Kévin Estre

die Werks-Elfer des Manthey-Porsche-Teams durchsetzten. In der GT-Topklasse ging es weniger um den Verbrauch, sondern eher um die Temperaturen und vor allem die Reifen. Der späte Termin des Rennens im Juni sorgte für hohe Temperaturen, dazu wurde die wunderschöne Strecke 2020 neu asphaltiert. Michelin brachte zwei Mischungen (Medium und Hard) nach Portimão, die Empfehlung fürs Rennen lautete Medium.

Also beschäftigten sich alle Teams aus den Klassen GTE-Pro und GTE-Am in den Trainingssitzungen primär mit dem Medium-Reifen. Das stellte sich aber im Rennen schnell als Fehler heraus: Zwar konnte Kévin Estre im Porsche mit der Startnummer 92 seine Rennführung von der Pole-Position bis in die zweite Rennstunde verteidigen, aber dann schlug die Mittagshitze zu, die Reifen waren am Limit, die Rundenzeiten gingen besonders am Ende der Stints in den Keller.

Porsche musste notgedrungen den Matchplan umstricken, was aber auch nicht mit einem Fingerschnipp erledigt war, denn die harte Mischung stand halt eigentlich gar nicht auf dem Spielplan. Ab der zweiten Rennstunde übernahm der Ferrari von James Calado und Alessandro Pier Guidi (#51) das Zepter – und sollte es bis zum Schluss nicht mehr abgeben. Estres Teamkollege Neel Jani büßte bis zur Rennhalbzeit nicht nur über 30 Sekunden auf den führenden Ferrari ein, sondern musste sich auch dem zweiten 488 von Miguel Molina und Daniel Serra (#52) ergeben.

Somit hatte Ferrari nach vier Stunden eine bequeme Doppelführung etabliert, die sie bis ins Ziel nicht mehr abgeben sollten. Der bestplatzierte Porsche 911 RSR von Estre, Jani und Michael Christensen profitierte sogar noch von dem Umstand, dass ihr Rückstand von über 70 Sekunden bei der ersten Gelbphase in Runde 185 eliminiert wurde. In der vorletzten Rennstunde war es abermals Estre, der noch mal zur Aufholjagd blies und den Rückstand auf den Ferrari mit der Nummer 52 erst verkürzte, um Serra dann in Runde 214 auch tatsächlich zu überholen.

Aber wenn man kein Glück hat, kommt eben auch noch Pech dazu: Der Ferrari mit der Nummer 52 konnte dank glücklichem Timing die letzte Gelbphase 30 Minuten vor Rennende für seinen letzten Stopp nutzen. Estre musste schon vorher zum Nachtanken abbiegen, womit am Ende ein durchaus möglicher zweiter Platz für Porsche auch noch flöten ging. Der zweite Werks-Elfer von Richard Lietz, Gianmaria Bruni und Frédéric Makowiecki landete abgeschlagen auf Rang 4.

Kévin Estre bilanzierte nach dem Rennen: „Ein Sieg wäre heute sicher möglich gewesen, aber wir haben uns mit den Reifen verpokert. Wir hätten schneller unsere Strategie ändern können, doch das lässt sich hinterher immer einfach sagen." ■

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Noch mehr Hersteller für die Gesamtsiegerklassen

BMW kommt – und mehr!

Letzte Woche Donnerstag verkündete BMW seine Rückkehr in den Top-Langstreckensport: Die Bayern steigen wie Porsche und Audi in die amerikanische LMDh-Klasse ein. Positive Signale gibt es auch von Lamborghini, Renault und eventuell auch Bentley.

Von: **Marcus Schurig**



Motiv als Perspektive: Der V12 LM von 1999 gilt BMW als Einstiegs-Teaser

Die Ankündigung von BMW, ein Gesamtsiegerauto für die amerikanische IMSA-Serie nach LMDh-Regularien zu bauen, ist nicht wirklich eine Sensation: Seit dem zweiten Lauf der IMSA-Serie in Sebring berichten wir über die intensive Evaluierung bei BMW Motorsport.

Die Bedeutung sollte trotzdem nicht unterschätzt werden: Letzte Woche gab der BMW-Vorstand grünes Licht für den Bau eines LMDh-Autos, das beim Debüt der Klasse in Daytona 2023 am Start stehen soll – die BMW-Fans hatten genau darauf gehofft (siehe auch Editorial Seite 3).

Folgt man dem Wortlaut der Pressemitteilung, liegt der Fokus vorläufig eindeutig auf der IMSA-Serie, vermutlich auch deshalb, weil BMW Nordamerika das Programm mitfinanziert, denn die USA sind der größte Markt für die M-Modelle weltweit. Le Mans wird zwar erwähnt, die Sportwagen-WM dagegen mit keinem Wort gestreift. Kein Wunder nach den miesen Erfahrungen, die BMW mit der WEC beim Einsatz des M8 GTE gemacht hat.

Insider hatten am letzten Wochenende eine offizielle Bestätigung der Fortsetzung des Cadillac-Engagements in der US-Topklasse im Rahmen des IMSA Detroit GP erwartet. Die Ankündigung kam nicht, was jedoch niemanden beunruhigen muss: Cadillac setzt sein Programm fort, angeblich mit Chip Ganassi Racing als Topteam, das ab 2023 zwei LMDh-Caddys einsetzen soll.

Nächste gute Nachricht: Angeblich entscheidet der Lamborghini-Vorstand noch im Juni über den Zutritt in die LMDh-Klasse, allerdings erst ab 2024. In England mehren sich die Gerüchte, dass auch Bentley in die Topklasse einsteigen könnte. Dabei werden alle VW-Marken, also Porsche, Audi, Lambo und Bentley, das identische Technikpaket inklusive Motor verwenden, nur die Optik wird markenspezifisch differenziert.

Noch eine gute Nachricht: Am Rande des zweiten WM-Laufs in Portimão wurde klar, dass der Renault-Vorstand im Sommer über einen Zutritt zur Hypercar-Klasse (LMH) entscheidet. Die Vorzeichen stehen gut, auch wenn Renault dann drei große Entwicklungsprogramme für WEC, Formel E und die Formel 1 stemmen müsste. ■

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Konvergenz LMH / LMDh

Kommt die Einigung bei der Konvergenz?

Dem Langstreckensport könnte ein große und fast unerwartete Blütephase bevorstehen – wenn sich Hersteller und Regelgeber auf einen Kompromiss bei der BoP für gemeinsame Rennen von Hypercars (LMH) und LMDh-Autos einigen. Das könnte diese Woche in Paris passieren.

Von: **Marcus Schurig**

Der Mittwoch dieser Kalenderwoche könnte in die Geschichtsbücher eingehen: Die FIA hat für den 16. Juni zehn Hersteller sowie die beiden Regelgeber ACO und IMSA für ein Treffen in Paris vorgeladen, um den gordischen Knoten der neuen Topklasse zu zerschlagen, in der bekanntlich die Hypercars der FIA und die LMDh-Wagen der IMSA-Serie in einer gemeinsamen Topklasse um Siege und Titel kämpfen sollen. Das Treffen ist auf sechs Stunden angesetzt.

Beim zweiten WM-Lauf in Portimão kursierten Gerüchte, wonach die Regelgeber einen Vorschlag vorlegen, mit dem die unterschiedlichen Antriebskonzepte (Heckantrieb bei LMDh, temporärer Allrad bei den Hypercars) ausgeglichen werden können. Dabei geht es erstens um die Aktivierungsgeschwindigkeit für den Hybrideinsatz der Hypercars, der in Portimão bei 130 km/h lag. Zweitens geht es darum, die Vorteile der Allradtechnik beim Bremsen und bei Kurvenfahrt so einzugrenzen, dass die Fahrzeuge auf Augenhöhe kämpfen können. Gelingt die Einigung, wäre der Weg in eine gute Zukunft gesichert. ■

Sportwagen-WM (WEC): Alternativplan für Fuji

Anpassungen beim WEC-Kalender?

Es mag sich zwar in Europa aktuell anders anfühlen, aber Corona ist noch nicht abgehakt. Das bekommt jetzt auch die Sportwagen-WM zu spüren: Der Lauf in Japan wackelt und muss womöglich abgesagt werden. Aktuell werden Ersatz-Szenarien evaluiert.

Von: **Marcus Schurig**

Weil die Impfquote in Asien schlecht ist, steigt dort derzeit die Zahl der Corona-Infizierten. Dieser Umstand bringt auch den geplanten Lauf der Sportwagen-WM in Fuji in die Bredouille: Laut Quellen aus Japan bleiben die harten Quarantäne-Bestimmungen langfristig in Kraft, was eine Durchführung des Rennens am 26. September unmöglich machen dürfte. Derzeit prüft der WEC-Ausrichter ACO die Alternativen. Zur Debatte stehen ein weiteres Rennen in Europa, ein Doubleheader in Bahrain, wo das geplante Rennen am 20. November durch ein zweites Rennen ergänzt werden könnte, und zwei aufeinanderfolgende Rennen im Mittleren Osten auf zwei unterschiedlichen Strecken, also zum Beispiel erst in Abu Dhabi, eine Woche später in Bahrain.

Für das 24h-Rennen in Le Mans (21./22. August) will der ACO 50 000 Tickets verkaufen, allerdings nur an französische Zuschauer, die entweder durchgeimpft oder nach einer Covid-Erkrankung als immun eingestuft sind. Außerdem sollen einige Campingplätze geöffnet werden, die üblichen Musikkonzerte wurden dagegen gestrichen. ■

Im V8-Himmel



ADAC

Eine Bank in Spielberg: Nach P3 am Samstag holte Callaway am Sonntag einen klaren Sieg

Bei der zweiten Saisonstation in Spielberg holten sich Michael Ammermüller/Mathieu Jaminet (SSR-Porsche) sowie Marvin Kirchhöfer/Jeffrey Schmidt (Callaway-Corvette) die Laufsiege. Auf dem Weg dorthin gab es allerhand handfestes Racing und viel Action.

Von: **Michael Bräutigam**

Nüchtern betrachtet haben sich die Favoriten durchgesetzt. Dass Porsche und Corvette am Red Bull Ring stark sein würden, war klar. Doch das ist nur die halbe Wahrheit, denn wie üblich zeigte sich das Feld dicht gedrängt. Und so war es weder ein Porsche noch die Corvette noch der ebenfalls favorisierte, einsame BMW der Schubert-Mannschaft, sondern der Grasser-Lamborghini mit Mirko Bortolotti, der sich im ersten Zeittraining die Bestzeit holte. Blöd für den in Wien lebenden Italiener: Teamkollege Albert Costa Balboa hatte in Oschersleben Maxi Buhk im Mercedes abgeschossen, und es setzte eine Strafversetzung um fünf Startplätze. So rückte der besagte Schubert-BMW mit Nick Yelloly auf den besten Startplatz nach.

Auf dem zweiten Tabellenplatz angereist, wollte die Oscherslebener Mannschaft am Red Bull Ring eigentlich ein schönes Punktepolster für jene Strecken aufbauen, die dem M6 eher nicht entgegenkommen. Doch das funktionierte nur bis zur fünften Runde. Nach einer Startkollision musste das Safety Car auf die Strecke. Kaum war das Rennen wieder freigegeben, rodelte Yelloly durchs Kiesbett und steuerte kurz darauf die Box an. Hinten rechts war die Aufhängung kollabiert und statt 25 möglicher gab es null Punkte.

Jaminet in eigener Liga

Bis zu den Boxenstopps führte dann Raffaele Marciello im besagten AMG vom Team Landgraf – HTP/WWR, auch wenn man zuvor beteuerte, dass Spielberg ausdrücklich keine Mercedes-Strecke sei. Rund dreieinhalb Sekunden Vorsprung zu Beginn der Fahrerwechselphase sprachen eine andere Sprache.

> „Beide Fahrer haben heute alles richtig gemacht. Michi hat eine starke Inlap gefahren. Bei Mathieu war ich mir sicher, dass er keine riskanten Manöver macht."
>
> Stefan Schlund, SSR

An der Box verschenkte man gut drei Sekunden, dadurch lagen Marciellos Fahrpartner Buhk und Mathieu Jaminet im von Michael Ammermüller übernommenen SSR-Porsche praktisch gleichauf. Der Franzose zeigte die schon in Oschersleben so hoch gelobten Fighter-Qualitäten und rang den gelben AMG nieder.

„Die Fahrer haben heute alles richtig gemacht. Michi ist eine starke Inlap gefahren. Bei Mathieu war ich mir sicher, dass er das Auto nicht überfährt und keine riskanten Manöver macht", stellte SSR-Geschäftsführer Stefan Schlund fest. Spannend wurde es, als der eigentliche Pole-Lambo von Costa, der sich zwischenzeitlich ebenfalls an Buhk vorbeigepresst hatte, nach einer Safety-Car-Phase noch einmal rankam. Doch Jaminet fuhr praktisch in einer eigenen Liga, und so musste der Spanier tatenlos zusehen.

Kein Glück für Toksport

Am Sonntag wurden die Karten neu gemischt. Regen über Nacht machte die Strecke „grün" und plötzlich zeigten sich die Kräfteverhältnisse leicht verschoben. Bei Porsche beklagte man kollektiv ein schmierigeres Fahrverhalten, das aber nicht etwa auf die 10 kg zurückzuführen war, die man über Nacht im Rahmen einer BOP-Anpassung erhalten hatte.

„Gestern waren wahrscheinlich die perfekten Porsche-Bedingungen", sagte Michael Ammermüller, nachdem er am Sonntag nur auf P6 den Zielstrich kreuzen konnte – als bester Porsche. „Wir haben keine Fehler gemacht und das Maximale rausgeholt", sagte der Titelverteidiger, der gemeinsam mit Jaminet unterm Strich die Tabellenführung ausbaute.

Das Sonntagsrennen wurde derweil zu einer Art Ausscheidungslauf. Mittendrin war die Toksport-WRT-Mannschaft, die schon am Samstag nicht sehr


ADAC

Führung ausgebaut: Das SSR-Duo Ammermüller/Jaminet (v. l.) jagt den Titel


ADAC

Samstag Ausfall, Sonntag Podium: Gemischtes Schubert-Wochenende

glücklich war. Da hatte Luca Stolz ein rabenschwarzes Qualifying. „Das geht auf meine Kappe", sagte der AMG-Werkspilot. Erst kamen ihm die Track Limits in die Quere, dann gab es just auf dem Peak der Pirelli-Reifen eine rote Flagge. Vom 24. Startplatz fuhr er bis zur Runde der Boxenstopps immerhin noch bis auf P12 vor, Fahrpartner Maro Engel verbesserte sich bis zum Schluss weiter auf den zehnten Platz.

Auch Engel erwischte mit P13 am Sonntag kein perfektes Qualifying und war damit am Start – eben – mittendrin. Nach einer Kettenreaktion bog er nach der ersten Kurve fast rechtwinklig ab und knallte mit dem blaupinken Mercedes vehement in die Leitplanke. Fahrer unverletzt, aber rote Flagge und 40 Minuten Pause. Ganz zu schweigen vom Punktverlust, den die eigentlichen Titelaspiranten mit dem Crash zu verkraften hatten. „Zum Glück baut Mercedes-AMG sehr sichere Autos", sagte Engel nach dem zweiten heftigen Crash innerhalb einer Woche. Schon beim 24h-Rennen am Nürburgring hatte er einen Einschlag.

Während der Zwangspause wurden einige Reihenfolgen wieder zurechtgerückt, nachdem es vor dem Abbruch zu einigen Überholmanövern jenseits der Track Limits gekommen war. Die sind in Spielberg immer ein besonders großes Thema, wurden aber ganz pragmatisch gelöst: An den Kurvenausgang wurden jeweils Poller platziert – wer drüber oder außen vorbeifährt, hat es übertrieben. Wer vor den Pollern zurück auf der Strecke ist, hat nichts zu befürchten.

Rutronik: Pole und Podest

Nichts geändert wurde an der Spitze. Rutronik-Pilot Dennis Marschall, der seinen Audi halbwegs sensationell auf die Pole gestellt hatte, wurde bereits kurz nach dem Start von Marvin Kirchhöfer

> „In den letzten Jahren haben wir oft die meisten Siege gehabt, aber nie den Meister gestellt. Den Titel gewinnt man mit Konstanz."
>
> Gottfried Grasser, GRT

in der Corvette ausbeschleunigt. Zwar auch außerhalb der Track Limits, jedoch nach Ansicht der Rennleitung ohne einen Vorteil. Kirchhöfer und Schmidt, die sich am Vortag schon vom neunten Startplatz bis auf P3 vorarbeiteten, ließen danach nichts mehr anbrennen und fuhren zum ersten Saisonsieg des Callaway-Teams.

Dahinter wurde gedrängelt und gekämpft, sodass allein bis zur Öffnung des Boxenfensters noch zweimal das Safety Car auf die Strecke kommen musste. Und kurz vor Schluss noch einmal, nachdem Team-Bernhard-Porsche-Pilot Thomas Preining etwas übermotiviert gleich zwei Gegner abräumte. Das war ein Glücksfall für den Schubert-BMW, der hinter der Callaway-Corvette, dem mittlerweile mit Kim-Luis Schramm besetzten Rutronik-Audi und dem zweiten Grasser-Lambo mit dem bockstarken Trophy-Fahrer Rolf Ineichen auf P4 betoniert zu sein schien. Nach dem Restart fuhr Yelloly die Ellenbogen aus und rang den grünen Huracán im Kampf um den dritten Platz nieder. So gelang zumindest ein bisschen Wiedergutmachung.

Ineichen ließ auch noch Teamkollege Bortolotti passieren, im Kampf um den Titel kann für diesen am Ende schließlich jeder Platz zählen. Bortolotti/Costa sind jetzt die ersten Verfolger des SSR-Duos an der Tabellenspitze – umso wichtiger war, dass man die direkten Gegner am Sonntag hinter sich lassen konnte.

Für das Grasser-Team brachte das Heimspiel nicht ganz die mögliche Punkteausbeute. Wäre Bortolotti am Samstag auf Pole gestartet, wäre der Sieg möglich gewesen. Und wäre Costa am Sonntag vorm Boxenstopp nicht durchs Kiesbett gerodelt, wäre zumindest das Podium in Reichweite geblieben. „Luft nach oben ist immer", stellte Teamchef Gottfried Grasser fest, der gleichzeitig aber nicht unzufrieden war. „Es war wichtig, vor dem SSR-Porsche ins Ziel zu kommen. Im GT Masters zählt jeder Punkt."

Die Taktik für diese Saison ist klar: Konstant vorne mitfahren und am Ende den Titel einheimsen. „In den letzten Jahren haben wir oft die meisten Rennsiege gehabt, aber nie den Meister gestellt. Man gewinnt den Titel mit Konstanz", so Grasser.

Fortsetzung folgt: Die nächste Saisonstation führt das GT Masters nach Zandvoort. Dort fährt die Serie zum ersten Mal seit dem großen Streckenumbau. ■ ▷

NACHRICHTEN

MILDERE STRAFEN

Vor dem Österreich-Gastspiel wurde in Form eines Bulletins ein abgeschwächter Strafenkatalog präsentiert. Bislang war vorgesehen, dass man nach der dritten Verwarnung im nächsten Rennen um zehn Plätze in der Startaufstellung zurückversetzt wird, bei der sechsten drohte ein Start aus der Boxengasse. Nun wurde festgelegt: plus fünf Startplätze bei der dritten, plus zehn Startplätze bei der sechsten Verwarnung. So soll eine bessere Verhältnismäßigkeit im Vergleich mit anderen Strafen geschaffen werden.

GEÄNDERTER ZEITPLAN

Sehr zur Freude vieler Aktiver wurden die Rennen am Red Bull Ring bereits um jeweils 13.30 Uhr gestartet. Das allerdings nicht als Reaktion auf die kritischen Stimmen zur eigentlich späteren Standard-Startzeit (16.30 Uhr), sondern weil man nicht mit den Spielzeiten der Fußball-EM kollidieren wollte. Auch bei der fünften Saisonstation am Lausitzring wird früher gefahren, weil RTL das F1-Rennen aus Monza im Free-TV überträgt.

SERVUS FANS

Zum ersten Mal seit 2019 fand die Rennaction im ADAC GT Masters wieder vor zumindest teilweise gefüllten Tribünen statt. In Spielberg waren pro Tag 3000 Zuschauer an der Strecke zugelassen. Viele Fahrer begrüßten die Fans vor dem Rennen mit einem Transparent, auf dem in großen Lettern „SERVUS FANS" geschrieben stand.

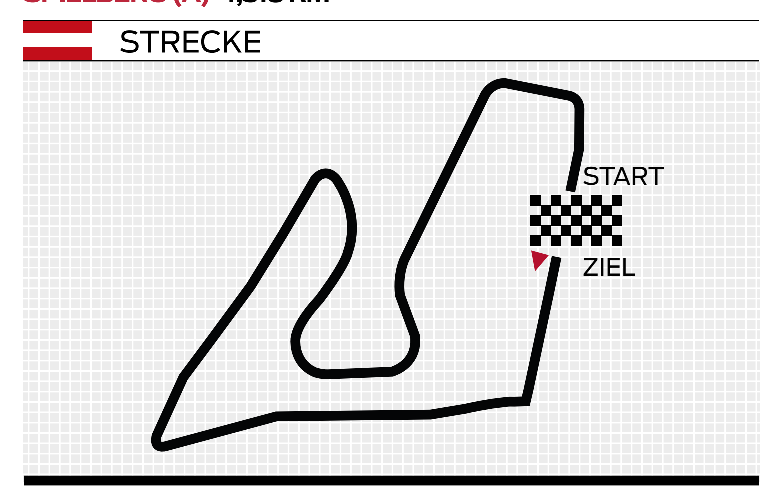
GRILLEN MIT WINKI

Car-Collection-Pilot Markus Winkelhock hat sich beim Team Callaway Competition mit einem Grillabend entschuldigt. Beim Auftakt in Oschersleben hatte er die Corvette nach einer Touchierung aus dem Rennen gekegelt. Die Herausforderung: Unfallgegner Marvin Kirchhöfer isst kein Fleisch, so musste „Winki" auch einen Lachs zubereiten.

ADAC GT MASTERS 2021 RESULTATE

SPIELBERG (A) 4,318 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Mirko Bortolotti	1.28,773 min*
2.	Nick Yelloly	+ 0,123 s
3.	Raffaele Marciello	+ 0,148 s
4.	Michael Ammermüller	+ 0,167 s
5.	David Jahn	+ 0,220 s
6.	Thomas Preining	+ 0,288 s
7.	Rolf Ineichen	+ 0,374 s
8.	Dennis Lind	+ 0,389 s
9.	Jeffrey Schmidt	+ 0,505 s
10.	Kim-Luis Schramm	+ 0,506 s
11.	Mike David Ortmann	+ 0,557 s
12.	Hugo Sasse	+ 0,559 s
13.	Robert Renauer	+ 0,559 s
14.	Jusuf Owega	+ 0,709 s
15.	Ricardo Feller	+ 0,718 s

* + 5 Startplätze (Strafe für Kollision)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Dennis Marschall	1.28,842 min
2.	Marvin Kirchhöfer	+ 0,053 s
3.	Dries Vanthoor	+ 0,190 s
4.	Franck Perera	+ 0,205 s
5.	Mathieu Jaminet	+ 0,222 s
6.	Albert Costa Balboa	+ 0,292 s
7.	Jesse Krohn	+ 0,352 s
8.	Maximilian Buhk	+ 0,430 s
9.	Patric Niederhauser	+ 0,473 s
10.	Klaus Bachler	+ 0,479 s
11.	Jules Gounon	+ 0,555 s
12.	Maximilian Paul	+ 0,613 s
13.	Maro Engel	+ 0,616 s
14.	Markus Winkelhock	+ 0,638 s*
15.	Clemens Schmid	+ 0,669 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Spielberg (A): 12.06.2021; 3. von 14 Läufen;
39 Runden à 4,318 km = 168,402 km
27 Teams gestartet, 22 gewertet; Wetter: 21 Grad, leicht bewölkt/trocken
Pole-Position:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán, 1.28,773 min = 175,1 km/h (+ 5 SP)
Schnellste Runde:
#70 Raffaele Marciello, Mercedes-AMG GT3, 1.30,458 min = 171,8 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Ammermüller/Jaminet	Porsche/SSR	1:02.41,650 h	25
2.	Bortolotti/Costa	Lamborghini/Grasser	+ 1,092 s	20 +3*
3.	Schmidt/Kirchhöfer	Corvette/Callaway	+ 1,429 s	16
4.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	+ 3,794 s	13 +1*
5.	Lind/Vanthoor	Audi/WRT	+ 3,990 s	11
6.	Jahn/Holzer	Porsche/Joos	+ 4,655 s	10
7.	Ineichen/Perera	Lamborghini/Grasser	+ 4,916 s	9
8.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 5,491 s	8
9.	Renauer/Müller	Porsche/Herberth	+ 5,905 s	7
10.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 6,282 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Spielberg (A): 13.06.2021; 4. von 14 Läufen;
37 Runden à 4,318 km = 159,766 km
27 Teams gestartet, 19 gewertet; Wetter: 22 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#33 Dennis Marschall, Audi R8 LMS, 1.28,842 min = 174,9 km/h
Schnellste Runde:
#32 Dries Vanthoor, Audi R8 LMS, 1.29,679 min = 173,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Schmidt/Kirchhöfer	Corvette/Callaway	1:41.01,862 h	25 + 2*
2.	Schramm/ Marschall	Audi/Rutronik	+ 0,824 s	20 + 3*
3.	Yelloly/Krohn	BMW/Schubert	+ 2,283 s	16
4.	Bortolotti/Costa	Lamborghini/Grasser	+ 3,094 s	13
5.	Ineichen/Perera	Lamborghini/Grasser	+ 3,727 s	11
6.	Ammermüller/Jaminet	Porsche/SSR	+ 3,883 s	10
7.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 4,067 s	9
8.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 4,764 s	8
9.	Jahn/Holzer	Porsche/Joos	+ 5,596 s	7
10.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	+ 6,251 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Ammermüller/Jaminet	72 Punkte
2.	Bortolotti/Costa	56
3.	Yelloly/Krohn	51
4.	Buhk/Marciello	48
5.	Kirchhöfer/Schmidt	46
6.	Schramm/Marschall	41
7.	Mies/Feller	41
8.	Jahn/Holzer	33
9.	Engel/Stolz	28
10.	Walilko/Gounon	25
11.	Vanthoor	23
12.	Müller/Renauer	21
13.	Perera/Ineichen	20
14.	Hackländer/Wishofer	16
15.	Lind	13

STAND TEAMS

1.	SSR Performance	70 Punkte
2.	GRT Grasser	56
3.	Schubert Motorsport	49
4.	Landgraf HTP/WWR	45
5.	Callaway Competition	44
6.	Montaplast by Land	42
7.	Rutronik by TECE	39
8.	Joos	33
9.	Zakspeed	28
10.	Toksport WRT	27
11.	Team WRT	25
12.	Precote Herberth	25
13.	KÜS Team Bernhard	20
14.	MRS GT-Racing	17
15.	Phoenix Racing	16

STAND JUNIOREN

1.	Kim-Luis Schramm	105 Punkte
	Dennis Marschall	105
2.	Ricardo Feller	81
3.	Igor Jakob Walilko	62
4.	Mick Wishofer	52
5.	Maximilian Paul	47
	Hugo Sasse	47

STAND TROPHY

1.	Rolf Ineichen	70 Punkte
2.	Florian Spengler	67,5
3.	Elia Erhart	55

KOMMENTAR

DAS RICHTIGE AUGENMASS

In der Vergangenheit wurde im ADAC GT Masters nicht nur auf der Strecke, sondern auch gegen die Rennleitung öfters mal ausgeteilt. Überzogene Strafen hier, schlechtes Augenmaß und fehlender gesunder Menschenverstand dort. Nachdem schon 2020 erste Ansätze zu erkennen waren, hat sich die Situation 2021 weiter verbessert – auch dank des neuen Renndirektors Sven Stoppe, der einige Neuerungen eingeführt hat. Die Penalty Lap tut weh, aber eben nicht so wie eine Durchfahrtsstrafe. Track Limits sind ein Dauerthema, doch am Red Bull Ring hat man eine pragmatische, nachvollziehbare Lösung geschaffen. Und als man gemerkt hat, dass bisher drei Verwarnungen laut Strafenkatalog doppelt so hart bestraft wurden wie zum Beispiel das Verursachen einer Kollision, wurde auch da nachgebessert und die Sanktionen auf zumindest das gleiche Niveau gehoben. Mit solchen Ansätzen fängt man sowohl die Teams als auch die Fans wieder ein – auch die, die vor nicht allzu langer Zeit noch ziemlich auf „den ADAC" oder „den DMSB" geschimpft haben. Das richtige Maß zu finden, ist objektiv so gut wie unmöglich. Umso lobenswerter ist, wenn eine Serie trotzdem stetig daran arbeitet.



Michael Bräutigam
Redakteur Automobil

Mission accomplished



Doppelsieg beim Heimspiel: Die Cadillac-DPi dominieren in Sichtweite der GM-Zentrale

MOTORSPORT IMAGES

Nach starken, aber am Ende eher unglücklichen Auftritten in Daytona und Sebring bejubelte Chip Ganassi Racing in Detroit den ersten Erfolg mit Cadillac. Wegen einer späten Unterbrechung wurde es in den letzten Minuten noch mal spannend.

Von: **Philipp Körner**

Auch wenn die Prototypen-Szene bereits freudig in die Zukunft blicken kann (siehe Seite 17), sollte die Gegenwart nicht allzu schnell aus den Augen verloren werden. Mit gerade einmal 20 genannten Autos war das diesjährige Detroit-Feld eines der kleinsten der jüngeren IMSA-Geschichte: Neben der aus bekannten Gründen dezimierten DPi-Klasse sorgten kurzfristige Absprünge in der GTD-Kategorie für ein recht spärliches Feld beim Comeback des beliebten Stadtkurses. Da halfen auch die zwei GTLM-Corvetten nicht, die wegen des verschobenen Le-Mans-Termins eine Art Gaststart auf der Belle Isle inmitten des Detroit River absolvierten. Ihre einzigen Vollzeit-Konkurrenten von WeatherTech Racing verzichteten hingegen auf einen Start mit dem Porsche, weil das Einsatzteam Proton Competition gleichzeitig bei der WEC in Portimão aktiv war. Da in der kurzfristig aufgenommenen GTLM-Klasse keine Punkte vergeben wurden, hatte dies jedoch keine Folgen für die Meisterschaft.

Die DPi-Pole-Position ging an Kevin Magnussen im #01-Ganassi-Cadillac, der den 3,78 Kilometer langen Kurs in 1.20,031 Minuten umrundete. Den zweiten Platz sicherte sich nur knapp dahinter Harry Tincknell im #55-Multimatic-Mazda. Drittbester Prototyp einer bis zum Schluss spannenden DPi-Quali wurde der #31-Whelen-Cadillac mit Pipo Derani am Steuer. Im Corvette-internen Shootout setzte sich Nick Tandy in der Nummer 4 gegen Jordan Taylor in der Nummer 3 durch. Die GTD-Pole holte sich der #39-CarBahn-Audi R8 LMS GT3, der in der Qualifikation von Richard Heistand gefahren wurde. Wie so häufig bot die GTD an der Spitze reichlich Abwechslung bei den Marken.

Sprint mit Schlussspurt

In seinem erst vierten IMSA-Rennen verteidigte Kevin Magnussen souverän den ersten Platz beim Start und verschaffte sich so zunächst Luft. Dahinter schob sich Pipo Derani im roten Whelen-Cadillac-DPi auf Platz 2 vor. Tristan Vautier komplettierte im #5-JDC-Mustang-Sampling-Cadillac die anfängliche Dreifach-Führung der GM-Tochter. Die erste Safety-Car-Phase musste nach sechs Minuten ausgerufen werden: Rob Ferriol (#88-Team-Hardpoint-EBM-Porsche 911 GT3 R) hatte sich im Zuge einer Attacke auf den #28-Alegra-Motorsports-Mercedes-AMG GT3 ordentlich verschätzt und drehte sich nach einem unnötigen Kontakt in die Mauer weg.

Beim Restart kam wieder Kevin Magnussen am besten vom Fleck und konnte sich so über die nächsten Runden zusammen mit Pipo Derani absetzen. Mit nur wenig Abstand arbeitete sich das Cadillac-Duo daraufhin durch den GTD-Verkehr, der auch nach dem Crash nur wenig an Intensität verloren hatte. Kurz nach der Halbzeit des 100-minütigen Rennens standen die einzigen Stopps in der Prototypen-Klasse an. Renger van der Zande übernahm beim Service den #01-Ganassi-Cadillac, Felipe Nasr den #31-Whelen-Cadillac. Beide blieben auch in der zweiten Rennhälfte immer eng beieinander. Filipe Albuquerque, der im #10-Wayne-Taylor-Racing-Acura DPi nach der Boxenstopp-Phase auf Rang 3 lag, hatte 20 Minuten vor Ende über 30 Sekunden Rückstand.

Für Spannung sorgte neun Minuten vor Ablauf der Zeit die zweite und letzte Caution des Tages. Auslöser war der #96-Turner-Motorsport-BMW M6 GT3, der mit mechanischen Problemen ausgerollt war. Wie sein Kollege Magnussen ließ aber auch Renger van der Zande beim finalen Restart nichts mehr anbrennen und brachte den ersten DPi-Erfolg für Chip Ganassi Racing nach Hause. Der #31-Whelen-Cadillac und der #10-WTR-Acura liefen ebenfalls ohne Platztausch ins Ziel ein. In der GTLM gewann die #4-Corvette (Tandy/Milner), in der GTD überquerte zwar der #39-CarBahn-Audi als Erster die Linie, aber wegen einer zu schnellen Tankzeit erbte der #23-Heart-of-Racing-Aston Martin Vantage (De Angelis/Gunn) den Sieg. ■

VIERTER SAISONLAUF IN DETROIT (MICHIGAN, USA)

Länge der Strecke: 3,78 Kilometer; **Renndistanz:** 66 Runden = 249,48 Kilometer

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#01	Magnussen/Van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	1:40.02,674 h
2.	DPI	#31	Derani/Nasr	Whelen-Cadillac-DPi	+0,573 s
3.	DPI	#10	R. Taylor/Albuquerque	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+4,028 s
4.	DPI	#55	Tincknell/Jarvis	Multimatic-Mazda-DPi	+4,876 s
5.	DPI	#5	Vautier/Duval	JDC-Mustang-Sampling-Cadillac-DPi	+5,182 s
6.	DPI	#60	Pla/Cameron	Meyer Shank-Acura-DPi	+5,425 s
7.	GTLM	#4	Tandy/Milner	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+3 Runden
8.	GTLM	#3	J. Taylor/Garcia	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+3 Runden
9.	GTD	#23	De Angelis/Gunn	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+4 Runden
10.	GTD	#19	Goikhberg/Mapelli	GRT Grasser Racing Team-Lamborghini Huracán GT3	+4 Runden

Porsches erster Le-Mans-Prototyp

Diese Geschichte klingt wie ein modernes Märchen: Die Karriere des Porsche Spyder war scheinbar schon vorbei, bevor sie begonnen hatte. Ohne Renneinsatz fiel der offene Prototyp zunächst in den Dornröschen-Schlaf. Dann reichten nur vier Monate, um einen Le-Mans-Sieger daraus zu machen.

Von: **Dirk Johae**

Jaguar, Porsche, Konstrukteur Ross Brawn, Porsche-Ingenieur Norbert Singer und das Team von Reinhold Joest vereint in einem Rennwagen, einem zweifachen Le-Mans-Sieger?

Die unglaubliche Geschichte beginnt im Sommer 1994 mit einem Besuch von Andial-Teamchef Alwin Springer in der US-Filiale von TWR in Valparaiso/Indiana. Der Leiter der Porsche-Sportaktivitäten in den USA sucht nach einem Rennwagen zum Einsatz beim 24-Stunden-Rennen von Daytona – wichtig für den Erfolg der Marke in seiner Wahlheimat. TWR-US-Chef Tony Dowe macht Springer ein altes Jaguar-Chassis des XJR-14 schmackhaft, ein von Ross Brawn konstruierter Prototyp aus der Weltmeisterschaft 1991. Im Jahr darauf wurde er mit einem V12-Motor und dem Fahrer Davy Jones in der IMSA-Serie eingesetzt. Mit dem Jaguar-Chassis von Walkinshaws Reste-Rampe sieht sich Springer seinem Ziel einen entscheidenden Schritt näher gekommen: „Für 2,50 Dollar bekommen wir einen Rennwagen mit Porsche-Motor, der für Daytona und Sebring taugt", meldet er laut Automobilhistoriker Karl Ludvigsen scherzend an die Rennabteilung in Weissach. Die Aussicht auf einen günstigen IMSA-Rennwagen lockt auch den damaligen Porsche-Rennleiter Max Welti und Motorenfachmann Herbert Ampferer zu einem Besuch nach Valparaiso, etwa eine Autostunde von Chicago entfernt.

Ernüchternder Test

Aber schnell zeigt sich: Der Aufwand ist wesentlich höher als erwartet, und bei den ersten Testfahrten erweist sich der WSC-95 als aerodynamisch nicht ausbalanciert. Trotz einer Überarbeitung durch TWR lahmt der Spyder auch im Vortest im Januar 1995. Bis zu vier Sekunden fehlen dem WSC-95 dort pro Runde auf die schnellsten Autos.

Aber man nimmt Porsche die schlechten Rundenzeiten nicht ab. Die IMSA-Organisatoren unterstellen „Sandbagging". Neun Tage vor dem Beginn des ersten Trainings ordnen sie eine Verkleinerung des Einlasses der Air-Restriktoren von 34,5 auf 32 Millimeter an. Damit wird die Leistung des Sechszylinder-Turbos auf rund 465 PS gedrosselt. Obendrein soll noch das Gewicht des Spyders auf 929 Kilogramm steigen. Zum Vergleich der Ferrari mit dem V12-Saugmotor: 600 PS und 844 Kilogramm.

Der Porsche-Technikvorstand Horst Marchart beendet das WSC-95-Abenteuer. Zwar werden insgesamt zwei Spyder und alle Teile für das Auto aus dem TWR-Fundus angekauft. Aber im Sommer 1995 fällt die Entscheidung für das 911 GT1-Projekt – und die TWR-Spyder verschwinden in einer Ecke der Rennabteilung.

Out of Odenwald

Jetzt kommt Reinhold Joest ins Spiel. Der erfolgreiche Teamchef aus dem Odenwald fragt an, ob er die beiden Spyder 1996 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans einsetzen kann. Als sehr guter Kunde des Hauses wird sein Wunsch erfüllt. Porsche geht damit das Risiko ein, im Kampf um den Gesamtsieg mit den eigenen GT1-Autos zu unterliegen. „Der Einsatz der Spyder erhöht die Erfolgschancen von Porsche", argumentiert dagegen Joest, dessen Team 1984 und 1985 mit seinem privaten 956 zwei Le-Mans-Siege eingefahren hat. Mit schwäbischem Aufwand werden die beiden, noch nie in einem Rennen



PORSCHE

DIE ERFOLGE

1996

PORSCHE

1997

PORSCHE



PORSCHE

Debüt: 15./16. Juni 1996
LM-Einsätze: 5
Einsatzzeit: 1996–1998
Gesamtsiege: 2
Pole-Positions: 2
Schnellste Runden: 1

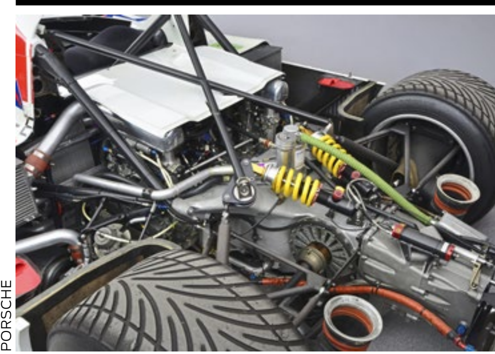
DAS DETAIL



PORSCHE

Für die 98er-Version des Porsche Spyder wurde die Aerodynamik durch Norbert Singer überarbeitet. Neben der Frontpartie widmete er sich dem Heckbereich. Die Lufthutze hinter dem Überrollbügel entfiel. Sie hatte für Verwirbelungen vor dem Heckflügel und zu hohem Luftwiderstand geführt. „Mit einer moderaten Zunahme des Widerstands um 2,5 Prozent erhöhten wir den Abtrieb um elf Prozent“, erinnert sich Singer in seiner Biografie. Im Rennen zahlte sich seine Arbeit aber nicht aus. Das Auto mit der Startnummer 8 schied nach einem Unfall des US-Amerikaners David Murry bei plötzlich einsetzendem Regen aus. Das Schwesterauto scheiterte an einem Elektrikschaden.

DIE TECHNIK



PORSCHE

Bezeichnung:
Porsche LMP1-98
Karbon-Monocoque
Motor: Sechszylinder-Boxer (M96), wassergekühlt, 3196 cm³, 500 PS bei 7200/min, 2 KKK-Turbolader
Getriebe: Porsche 6-Gang, sequenziell
Vorderachse:
Doppel-Querlenker, Pushrod
Hinterachse:
Doppel-Querlenker, Pushrod
Reifen: Goodyear
Länge: 4630 mm
Breite: 2000 mm
Höhe: 1050 mm
Radstand: 2785 mm
Tank: 80 l
Gewicht: 885 kg



Zwei Einsätze ohne Zielankunft: Der Spyder (Chassisnr. 002) in der Form als Porsche LMP1-98

eingesetzten WSC auf die LMP-Kategorie für Le Mans vorbereitet. Nur drei Tage im Windkanal kann Norbert Singer nutzen, um die Aerodynamik zu überarbeiten. Dabei entdeckt er den Fehler des TWR-Spyders: Statt Abtrieb sorgt die Frontpartie des Spyders für Auftrieb. Der Erfolg seiner Arbeit zeigt sich gleich im Qualifying von Le Mans: Pierluigi Martini fährt im Auto mit der Startnummer 8 die Bestzeit.

Das Schwesterauto erreicht zwar nur die siebtbeste Zeit. Das Rennen jedoch gewinnt dieser Spyder mit der Joest-Glücksstartnummer 7 sowie der Fahrerbesetzung Manuel Reuter, Alexander Wurz und Davy Jones mit Renningenieur Ralf Jüttner vor den zwei neuen Werks-911 GT1.

Erfolgreiche Verwandlung

Porsche-Chefingenieur Norbert Singer zieht zufrieden Bilanz: „In dem Fahrzeug steckte so viel von meiner Arbeit, dass ich es als unser eigenes Projekt ansah: Wir hatten einen schlechten, unfahrbaren Rennwagen in einen Le-Mans-Sieger verwandelt.“ Mehr noch: 1997 wiederholt der WSC-95 mit der Chassisnummer 1 (vorher XJR-14 691 bzw. 192), mittlerweile im Besitz von Joest Racing, den Le-Mans-Erfolg. Die Fahrerbesetzung Michele Alboreto/Stefan Johansson/Tom Kristensen beschert dem gleichen Auto den zweiten Le-Mans-Sieg in Folge. Zuvor war das nur mit dem Ford GT40 (Chassis 1075, 1968/69) und dem Joest-Porsche 956 (Chassis 117, 1984/85) gelungen.

Damit endet das Märchen des WSC-95/LMP1-98 Spyder, des ersten Le-Mans-Prototypen von Porsche. Für 1998 wird das Auto aerodynamisch weiter verbessert, mit einem neuen, wassergekühlten 3,2-Liter-Motor ausgerüstet und in LMP1-98 umgetauft. Doch in Le Mans sind beide Autos im Training zu langsam, im Rennen scheiden sie aus – es gewinnt ein Werks-911 GT1. Die Spyder hatten ihre Pflicht erfüllt: drei Rennen, zwei Siege. Traumhaft gut für einen umgebauten Gebrauchtwagen zu einem vermutlich unschlagbaren Preis. ■



Safari als Jungbrunnen

Als 91-Jähriger bei einem WM-Lauf dürfte Sobieslaw Zasada ein Fall fürs Guinness-Buch sein

JANEK ZDZARSKI

Ein Mann schreibt Geschichte. 52 Jahre nach seinem ersten und 24 Jahre nach seinem letzten Start bei der „East Africa Safari Rally" kehrt Sobieslaw Zasada nach Kenia zurück. Mit einem Ford Fiesta Rally3 nimmt der 91-jährige Pole am WM-Lauf teil.

Von: **Reiner Kuhn**

Für einmal wird eine staubige Schotterpiste neben dem zwischen Breslau und Krakau gelegenen Silesia-Ring zum Epizentrum der polnischen Rallyewelt. Mehrere Fotografen und Kamera-Teams drängen sich um den mausgrauen Ford Fiesta Rally3, der darauf wartet, artgerecht ausgeführt zu werden. Ruhig und gelassen steht Ewa Zasada daneben und betrachtet das Treiben rund um ihren Gatten.

Sobieslaw Zasada ist nicht irgendein Rallyefahrer, der Pole ist eine lebende Legende. Bevor 1973 die Rallye-Weltmeisterschaft erstmals ausgeschrieben wurde, galt er als einer der weltbesten Rallyepiloten. Elf Mal wurde der 91-Jährige polnischer Rallye-Meister. In den Jahren 1966, 1967 und 1971 gewann er den begehrten EM-Titel, 1968, 1969 und 1972 musste er sich mit der Vizemeisterschaft begnügen. Zasada war Werksfahrer bei Steyr-Puch, Porsche, BMW und Mercedes und legte noch in den siebziger Jahren den Grundstein für eine der größten Firmengruppen in Polen.

Ein echter Tausendsassa

Ob Autos, Immobilien oder Sportkleidung – die Betätigungsfelder des Zasada-Imperiums sind ebenso vielfältig wie die Aktivitäten ihres obersten Chefs. Ende der Vierzigerjahre zählte Sobieslaw Zasada zum Kader der polnischen Leichtathletik-Nationalmannschaft, Anfang 1952 fuhr er eine Rallye mit Ewa Goworowska und heirate seine Beifahrerin noch im gleichen Jahr. Ein halbes Jahrhundert später gewann er in den Jahren 2001 und 2003 die Segelregatta Palma de Mallorca – Cabrera. „Ich fand alles toll, aber das Rallyefahren war für mich immer das Größte", sagt Zasada mit glänzenden Augen.



„Es geht es mir nicht um den Wettbewerb. Ich möchte sehen, wie sich diese Rallye, der Sport und das Land verändert haben."

Sobieslaw Zasada

Wohl auch deshalb will er nun noch einmal nach Afrika und zum neunten Mal bei seiner geliebten „Safari-Rallye" starten. Von 1969 bis 1973 war er jeweils im Porsche 911 am Start. Ein Jahr, bevor 1973 die WM begann, musste er sich als Zweiter nur Hannu Mikkola im Ford Escort beugen. 1997 kehrte der Pole erneut zurück und enterte gemeinsam mit seiner Frau Ewa als Copilotin im Mitsubishi Lancer als Zwölfter die Zielrampe. „Meine Ziele sind nun andere", verrät Zasada. „Es ist ja ein Segen Gottes, dass ich noch fit genug bin, um dies überhaupt zu tun. Und um ehrlich zu sein, geht es mir nicht um den Wettbewerb. Ich möchte einfach sehen, wie sich diese Rallye, der Sport und das Land verändert haben. Früher war die Veranstaltung ein riesiges Abenteuer, mit extremen Tagesetappen und zigtausend Kilometern. Heute ist alles kürzer, schneller, extremer. Mein Ziel ist der Weg. Stehen wir am Ende auf der Zielrampe, bin ich glücklich." Statt Ewa nimmt Tomasz Boryslawski im brandneuen Fiesta Rally3 auf dem rechten Sitz Platz. „Ich war positiv überrascht, wie gutmütig sich so ein moderner Turboallradler fahren lässt, schließlich bin ich seit zwei Jahrzehnten nicht mehr hinterm Rallye-Steuer gesessen. Aber keine Sorge, mir geht es wirklich nur ums Dabeisein." ■



MCKLEIN

Im Porsche war Zasada wie hier in Kenia 1973 eine große Nummer



ARCHIWUM SOBIESAWA ZASADY

Letzter Kenia-Besuch des Ehepaars Zasada: Platz 12 im Mitsubishi



Europameister Alexey Lukyanuk im Citroën C3: Viel Feind, viel Ehr

ERC

Ra llye-EM

Jetzt geht's los

Am kommenden Wochenende geht das seit 1953 ausgetragene und damit älteste FIA-Championat in seine 68. Saison. Der Pandemie zum Trotz glänzt der EM-Auftakt in Polen mit dem besten Teilnehmerfeld seit Jahren.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie in vielen anderen Meisterschaften erwischte die dritte Corona-Welle im Frühjahr auch die Rallye-EM mit voller Breitseite, sodass der geplante Saisonauftakt auf den portugiesischen Azoren-Inseln gleich verschoben wurde. Doch nun steht die Ampel auf Grün, wenn auch mit dreimonatiger Verspätung. Am Interesse an der bedeutendsten kontinentalen Rallye-Meisterschaft hat sich dadurch nichts geändert, im Gegenteil: Die am kommenden Wochenende stattfindende Rallye Polen glänzt mit dem größten und besten Feld seit Jahren.

Knapp 100 Teams haben für den ersten von weiterhin acht geplanten Saisonläufen genannt. Besser noch: Über 40 Teilnehmer bringen einen Rally2-Turboallradler für die Topklasse an den Start. Damit nicht genug, versuchen in diesem Jahr nicht nur Routinier Simone Campedelli (VW) oder Ex-Junior-Weltmeister Nil Solans (Skoda), sondern auch Jungtalente wie Grégoire Munster (Hyundai) oder der Spanier Efrén Llarena (Skoda), den amtierenden Europameister Alexey Lukyanuk (Citroën) an der Titelverteidigung zu hindern. Doch der muss noch härtere Brocken beiseite räumen: Mit Andreas Mikkelsen (Skoda), Craig Breen (Hyundai) und WRC2-Pilot Nikolay Gryazin (VW) wollen zudem drei WM-Piloten die kontinentale Topserie aufmischen.

Gespannt sein darf man auch auf die Auftritte der beiden deutschen Fahrer: Während der dreimalige DRM-Champion Fabian Kreim (VW) in der großen Klasse das eine oder andere Ausrufezeichen setzen will, geht es für den von der ADAC Stiftung Sport unterstützten Nick Loof (Ford) in seiner ersten internationalen Saison vor allem darum, sich im frontgetriebenen Fiesta Rally4 schnellstmöglich an das in der U27-Junioren-EM angeschlagene Tempo heranzutasten. ■

WRC2

Flucht-Tiere

Neben Andreas Mikkelsen haben auch Marco Bulacia und Teemu Suninen ihre Starts bei der Rallye Kenia abgesagt.

Routinier Martin Prokop muss nur ins Ziel kommen, um bei der Rallye Kenia seinen ersten WRC2-Sieg zu feiern. Denn mit Tabellenführer Andreas Mikkelsen, Teamkollege Marco Bulacia (beide Skoda) und M-Sport-Speerspitze Teemu Suninen haben die restlichen WRC2-Kontrahenten allesamt abgesagt.

Am meisten verwundert das Fernbleiben von Mikkelsen, der damit die wohl beste Chance auf maximale WRC2-Punkte auslässt. Zwar verweist sein Einsatzteam Toksport auf die am Fabia auf Sardinien entstandenen Schäden und die daraus resultierenden logistischen Komplikationen, die Truppe aus der Eifel plant aber andererseits seit Monaten mit der parallel laufenden Rallye-EM, wo Mikkelsen beim Auftakt in Polen startet. Klar ist auch: Wer den WRC2-Titel gewinnen möchte, muss nun beim einzig verblieben Überseelauf in Japan antreten. ■ RK



ROESELER

Auto angeblich zu sehr demoliert: Andreas Mikkelsen sagt Rallye Kenia ab

Österreichische Rallye-Meisterschaft

Auftakt auf Schotter

Eine Woche nach der DRM startet auch die Österreichische Rallye-Meisterschaft in ihre Saison. Auftakt ist der knackige Schotterlauf bei Rohr im Gebirge.

Nach über 500 Tagen Pause gibt am kommenden Wochenende auch die Österreichische Rallye-Meisterschaft (ÖRM) ihr langersehntes Comeback. Der Saisonauftakt steigt in den niederösterreichischen Voralpen rund um Rohr im Gebirge. Gefahren wird zumeist auf dem privaten Gut Haraseben.

Die bisher als „Schneebergland Rallye" bekannte Veranstaltung firmiert zum 10-jährigen Jubiläum unter dem rustikalen Namen „RedStag Rallye Extreme" – womöglich ein kleiner Hinweis auf die bei vielen Teams gefürchteten Schotterpisten, was sich auch beim mit rund 30 Fahrzeugen überschaubaren Starterfeld bemerkbar macht. Als Topfavoriten gehen der zweimalige Landesmeister Hermann Neubauer (Ford) und Simon Wagner (Skoda) an den Start. ■ RK



FESSL

Titelverteidiger Neubauer Topfavorit beim Saisonauftakt



Dominik Dinkel zeigte, dass sein Wohlgefühl im Ford Fiesta nicht nur zweckoptimistisches Gerede war

DÖRRENBÄCHER

Heiter bis wolkig

Die quälend lange Pause in der Deutschen Rallye-Meisterschaft ist endlich zu Ende, und am Stemweder Berg gab es einiges zu bestaunen: Dominik Dinkel holt sich den Auftaktsieg, und erstmals wirbelte die elektrische Opel-Flotte Staub auf.

Von: **Michael Heimrich**

Die Erleichterung war Opel-Sportchef Jörg Schrott deutlich anzumerken. Zwei Jahre lang hatten er und sein Team auf diesen Moment hingearbeitet, nun summten zum ersten Mal vollelektrische Opel Corsa über eine Wertungsprüfung. Die Premiere verlief weitgehend problemlos, sieht man von kleinen Technik-Problemen und den üblichen Blechschäden in einer Einsteigerserie ab.

Von eingefleischten Fans eher missmutig betrachtet, betrachten andere das Projekt als den Heilsbringer für den Rallyesport, denn „Elektro ist die Zukunft", hallte das Mantra über den Servicepark. Bei der behördlichen Genehmigung der Rallye dürfte der mit dem ADAC aus der Taufe gehobene E-Cup durchaus ein Pfund gewesen sein, überhaupt gebührt dem Veranstalter ein Lob, dass er es trotz restriktiver Corona-Auflagen geschafft hat, seine Rallye durchzuführen. Die Öffentlichkeit war jedoch ausgeschlossen, und offenbar mangelte es an Information: Mancher Anwohner war ziemlich verdutzt, was sich plötzlich vor seiner Tür abspielte.

Ärger in Eisbergen

Besonders die Prüfung „Eisbergen" stand im Mittelpunkt. Nicht allein wegen ihrer großen Entfernung vom Servicepark, sondern vor allem wegen verärgerter Einheimischer, die vom Erscheinen der Rallye-Truppe am frühen Samstagmorgen überrascht wurden. Aber nicht nur diese wussten nicht, was sich an diesem Wochenende in ihrer Region abspielte, selbst einige Polizisten wähnten halbstarke Raser in ihrem sonst so beschaulichen Revier und schritten entsprechend motiviert zur Tat.

> „Der Polizei war der Motor zu laut, dann hatten die Reifen zu wenig Profil. Ich habe das Gefühl, die hatten generell was gegen die Rallye."
>
> Dominik Dinkel

So wurde Spitzenreiter Dominik Dinkel wegen einer angeblich überfahrenen roten Ampel gestoppt. Weil Dinkel und Beifahrer Pirmin Winklhofer das Vergehen heftig abstritten, konzentrierte sich der Beamte auf das angeblich zu laute Fahrzeug. Als selbst das nicht zog, waren es plötzlich die Reifen, deren Profiltiefe nicht den Vorstellungen des Staatsdieners entsprach. Dinkel, allgemein als ausgeglichener Zeitgenosse bekannt, baute innerlich Ladedruck auf, als der übereifrige Polizist gar drohte, die ganze Rallye jetzt beenden zu wollen.

Dazu kam es zum Glück nicht, und für Dinkel hatte der Zwischenfall auch keinerlei Folgen. So konnte sich der Rossacher weiterhin darüber freuen, dass er mit dem in Österreich angemieteten Ford Fiesta Rally2 sichtbar gut zurechtkam und den dicht hinter ihm liegenden Marijan Griebel (Citroën) auf Distanz halten konnte.

Tannert geht die Luft aus

Weil die Leistungsdichte an der Spitze in dieser Saison erfreulich hoch ist, macht sich jeder kleine Fehler sofort bemerkbar. Das musste auch Julius Tannert (Skoda) erkennen, der sich am Ende der dritten Prüfung einen schleichenden Plattfuß einfing und dabei jene zwölf Sekunden verlor, die ihm am Ende zum möglichen Sieg fehlten.

Einen Schnitzer ganz anderer Art leistete sich zu diesem Zeitpunkt Christian Riedemann (Skoda). Der Sulinger kam verspätet an die Zeitkontrolle und wollte sich an dem vor dem Start wartenden Tannert vorbeiquetschen. Doch auf dem engen Feldweg war nur Platz für ein Auto, und das von Riedemann fuhr sich im Graben fest. Das Ende vom Lied: neun Strafminuten und die Androhung einer satten Geldstrafe im Wiederholungsfall einer solchen Hauruckaktion. Die Bestzeit auf der Power-Stage war nur ein schwacher Trost für den auf Rang 23 weit unter Wert geschlagenen Riedemann.

Wenig erfreulich auch das Ende der Rallye für Griebel, der sich eigentlich auf der Siegerstraße wähnte, da die Konkurrenz wegen der Verspätung durch die Polizeikontrolle mit 40 Strafsekunden für Dinkel rechnete. Also verzichtete sein ärgster Verfolger auf volles Risiko. Kurz vor der letzten Schleife dann die Entscheidung: Dinkel wurde wegen der ohnehin knapp bemessenen Verbindungszeiten Amnestie gewährt. Zwei Sekunden Rückstand wären für Griebel machbar gewesen, aber die Schlussattacke beendete ein abgerissener Ladeluftschlauch vorzeitig. Griebel fiel sogar auf den dritten Platz hinter Tannert zurück. „Das berühmte Ein-Euro Teil“, stöhnte der Pfälzer.

Bei Carsten Mohe war die Schadenssumme etwas höher. Der Routinier musste seinen Skoda nach der achten Prüfung abstellen, nachdem das vordere Kardanwellengelenk gebrochen war. Philip Geipel (Skoda) beklagte im Ziel die eigene Fehlerquote. Als Vierter knapp am Podium vorbei, zeigte der Ex-Rundstreckenpilot allerdings ansteigende Form. Die Familie Dinkel hatte unterdessen noch einen weiteren Grund zu feiern. Patrik Dinkel (Mitsubishi) holte sich den Sieg in der Wertung des ADAC Rallye Masters. Dabei hielt er nicht nur Martin Christ (Mitsubishi) in Schach, sondern auch Ruben Zeltner (Porsche), der selbst zugab, nach so langer Pause noch etwas „Corona-Blues“ zu spüren.

Verkürzte Rallye für Opel

Zurück zu Opel: Die Elektro-Corsas fuhren eine um vier Prüfungen verkürzte Rallye, weil die Verantwortlichen auf den langen Wegen um Lübbecke auf keinen Fall riskieren wollten, dass einer der Stromer mit leerer Batterie liegen bleibt. Den Sieg beim ersten Lauf holte sich der erfahrene Franzose Laurent Pellier, der bereits Erfahrung mit Rally2-Turboallradern sammelte und nach dem Gewinn des Peugeot-Cups zwei Schritte zurück macht, um den deutschen Markenpokal als Sprungbrett auf die internationale Bühne zu nutzen. So gesehen knüpft der elektrische Markenpokal nahtlos an den früheren Adam-Cup an. Auch den nutzten starke Ausländer, um mithilfe von Opel ihre Karriere voranzutreiben. ■



RALLYE STEMWEDER BERG (11.–12. JUNI)

1. von 5 Läufen zur Rallye-DM, 12 WPs über 107,32 km

Pos.	Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1.	Dinkel / Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	1:05.53,6 h
2.	Tannert / Enderle	Škoda Fabia Rally2 evo	+12,5s
3.	Griebel / Rath	Citroën C3 Rally2	+22,4 s
4.	Geipel / Becker-Brugger	Škoda Fabia R5	+37,1 s
5.	Rostek / Wenzel	Volkswagen Polo GTI R5	+2.11,0 min
6.	Sørensen / Kristensen	Škoda Fabia R5	+2.44,3 min
7.	Satorius / Limbach	Ford Fiesta R5	+3.09,9 min
8.	Schumann / Harloff	Škoda Fabia R5	+3.51,8 min
9.	Dinkel / Lutz	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4.44,7 min
10.	Christ / Möhrpahl	Mitsubishi Lancer Evo IX	+4.51,9 min

Bestzeiten: Griebel 4, Dinkel 3, Riedemann 3, Tannert 2



DÖRRENBÄCHER

Riedemann: Nur fünf Pünktchen

DRM-STAND NACH LAUF 1

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Dinkel / Winklhofer	31
2.	Tannert / Enderle	26
3.	Griebel / Rath	25
4.	Geipel / Becker-Brugger	22
5.	Rostek / Wenzel	17
6.	Sørensen / Kristensen	15
7.	Satorius / Limbach	13
8.	Schumann / Harloff	11
9.	Dinkel / Lutz	9
10.	Christ / Möhrpahl	7



DÖRRENBÄCHER

Marijan Griebel: Turboschlauch geplatzt, Rang 3 trotzdem gerettet



DÖRRENBÄCHER

Der routinierte Franzose Laurent Pellier demontierte das e-Corsa-Feld



DÖRRENBÄCHER

Julius Tannert flog im Skoda auf Rang 2

NACHRICHTEN

NEUE EIFEL-RALLYE GEPLANT

Gespannt wartet der ADAC nach Abgabe des Konzepts für eine revidierte Rallye Deutschland auf eine Rückmeldung des WM-Promoters. In München baut man aber auch einer eventuellen Absage vor und zieht Plan B aus der Schublade: So gab der ADAC Mittelrhein bekannt, dass man am 1. und 2. Juli 2022 einen DRM-Lauf ausrichten möchte. Geplant sind sechs Wertungsprüfungen rund um die Kreisstadt Wittlich. Eine parallel ausgetragene Rallye 70 soll die nationale Szene anlocken. Die geplante Veranstaltung würde im Kalender endlich die oft beklagte Sommerlücke schließen, sie dient aber vor allem dazu, vorhandene Strukturen und Strecken in der Region für den WM-Lauf zu erhalten. Bis Baumholder wäre es mit rund 90 Kilometern ziemlich weit, aber die klassischen Mosel-Strecken lägen allesamt in Reichweite.

ROSSEN GARGOLOV

Auch mit 63 Jahren gibt Volker Strycek immer noch Vollgas. Wir haben mit ihm über das Projekt Opel Corsa E-Rallye Cup, das 24h-Rennen am Nürburgring und aktuelle Trends im Motorsport gesprochen.

Von: **Tobias Grüner**

Wie lief die Premiere mit dem Opel Corsa E-Rallye Cup beim DRM-Start in Stemwede?
Einen besseren Einstieg kann man gar nicht haben. Diese neue Ära im Rallyesport wurde wirklich von allen toll angenommen. Die Zuschauerresonanz war positiv. Die Teilnehmer hatten richtig Spaß. Und selbst die FIA hat einen Delegierten geschickt, um sich das anzuschauen. Das zeigt, wie hoch das Thema dort angesiedelt ist. Wir hatten insgesamt 13 Autos am Start. Beim nächsten Lauf im August hoffen wir auch durch gelockerte Corona-Restriktionen auf 16 Teilnehmer.

Hat auch technisch alles so geklappt wie vorher geplant?
Die Ladeinfrastruktur wurde perfekt bereitgestellt. Da mussten wir uns keine Sorgen machen. Und auch wie das Auto performt hat, war ein toller Einstand. Wir hatten nur kleinere Schäden, die vor allem durch Unfälle verursacht wurden. Für einen ersten Härtetest unter Wettbewerbsbedingungen war es hervorragend.

Am Wochenende zuvor stand das 24h-Rennen am Nürburgring mit dem Manta an.
Das war dieses Jahr von der Atmosphäre sehr ungewöhnlich. Ich war schon 42 Mal dabei, aber wenn keine Fans da sind, merkt man erst, wie sehr sie fehlen.

Wie lief es sportlich?
Der Speed des Autos war vom ersten Training an super. Mit den Bedingungen war es am Ende aber mehr ein Überlebenskampf auf der Strecke. Leider war unser Rennen zwei Runden nach dem Restart vorbei. Uns ist Maro Engel mit seinem GT3-Mercedes so heftig auf die Vorderachse gefahren, dass wir einen Rahmenschaden davongetragen haben. Ich befürchte sogar, dass wir den nächsten VLN-Lauf verpassen.

Machen Sie Ihrem Unfallgegner einen Vorwurf?



ROSSEN GARGOLOV

Vor 25 Jahren war Volker Strycek auch im ITC-Calibra unterwegs. Die maßlosen Zeiten von damals sind längst vorbei

„Motorsport bleibt immer ein Bestandteil der Opel-DNA“

Nein, da muss man fair sein. Maro Engel kam anschließend bei unserem Team vorbei und hat sich bei jedem entschuldigt. Das finde ich toll. Er hat es ja nicht extra gemacht. Der Druck nach dem Restart mit der verkürzten Zeit war so hoch, dass jeder absolutes Risiko gegangen ist.

War der Abbruch richtig?
Da gibt es für mich keine Diskussion. Es war schon vorher bei dem Monsun-Regen grenzwertig. Und dann kam auch noch der Nebel dazu. Bei den hohen Speed-Differenzen wäre das unverantwortbar gewesen. Ich war früher schon dabei, als das 24h-Rennen noch im Oktober stattfand. Da fuhren wir im Nebel teilweise mit offener Tür, um uns an der weißen Linie zu orientieren. Das war aber eine andere Zeit. Kompliment an Walter Hornung, dass er abgebrochen hat. Dazu muss man erst mal den Mut haben.

Neben Ihren Renneinsätzen halten Sie an der TU Berlin Seminare zum Thema Motorsport. Lassen sich junge Menschen dafür noch begeistern?
Auf jeden Fall. Bei mir kommen viele freiwillig in den Lehrgang, die zunächst gar nichts damit am Hut hatten. Und trotzdem schafft man es, sie anzuzünden. Ich bezeichne Motorsport immer als ein Rauschgift. Wenn du einmal an der Nadel hängst, kommst du nicht mehr davon los. Und das passiert auch mit den Studierenden – sowohl männlichen wie auch weiblichen. Natürlich hat sich der Lebensstil junger Menschen etwas geändert. Aber im Motorsport bewegt sich gerade so viel, etwa bei der Elektrifizierung und der Hybridisierung, die ja auch im Straßenverkehr der Weg in die Zukunft sind.

Muss Motorsport immer eine Vorreiterrolle haben?
Als Racer sage ich nein. In meinen Jahren als Motorsport-Chef bei Opel ist mir aber klar geworden, wie wichtig es ist, für den Motorsport eine klare Argumentation zu haben. Die Entwicklung muss die Benchmark für zukunftsorientierte Projekte sein und deshalb eine Vorreiterrolle einnehmen. Und das muss man transportieren. Es ist wichtig, dass die Dinge, die heute im Serienauto selbstverständlich sind, irgendwann einmal im Motorsport entwickelt wurden. Und auch beim Thema Nachhaltigkeit und CO_2-Reduzierung zeigen wir im Motorsport, wie es gehen kann. Da sind wir die realen Prüfstände. Das halte ich für sehr wichtig.

> „In der Formel E ist die Herausforderung anders. Da zählen nicht nur Bleifuß und Big Balls, sondern auch der IQ. Und deshalb finde ich die Rennen gut.“
>
> Volker Strycek

Wie finden Sie die Formel E, die ja sehr polarisiert?
Ich fand das von Beginn an gut. Es zeigt eine ganz neue Art von Motorsport auf. Und es war von Anfang an auch als Forschungslabor gedacht. Deshalb sind ja die ganzen Hersteller dort eingestiegen. Ich schaue mir alle Rennen an und finde das mega. Da ist immer Spannung drin, auch wenn diese Spannung durch die spezielle Art des Rennens beeinflusst wird. Das macht aber nichts. Es haben ja alle die gleichen Voraussetzungen.

Die Piloten müssen zum Energiesparen früh vom Gas. Überholmanöver sehen etwas künstlich aus. Ist das für Sie echtes Racing?
Das macht nichts. Ich sehe das an meinen eigenen Kids. Wir ziehen eine Computer-Generation auf. Da ist der Sim-Racer mittlerweile genauso erfolgreich wie der puristische Racer, der im Kart angefangen hat. Wir brauchen heute Motorsportler, die nicht nur Gas geben, sondern auch mitdenken und Entscheidungen treffen müssen. Diese Herausforderung ist anders. Es zählen nicht nur Bleifuß und Big Balls, sondern auch der IQ. Und deshalb finde ich die Rennen der Formel E gut. Außerdem war ich schon seit meiner Zeit im Renault-Cup immer ein großer Fan von Stadtkursen wie Monaco. Das hat einfach etwas.

Sie waren vor 25 Jahren auch beim ITC-Projekt von Opel dabei. Geld spielte damals keine Rolle. Sind diese Zeiten endgültig vorbei?
Das war damals wirklich gaga. Wir hatten aber kein unbegrenztes Budget. Die hohen Ausgaben haben sich einfach durch den hohen Konkurrenzdruck in der Meisterschaft ergeben. Wenn man etwas kritisieren kann, dann waren es die Freiheiten im Reglement. Wir durften praktisch tun und lassen, was wir wollten. Das gibt es heute nicht mehr. Deshalb wird es nie mehr so sein wie damals. Das finde ich aber auch richtig.

Die DTM startet jetzt am Wochenende in Monza mit GT3-Autos in eine neue Ära.
Ich habe 20 Jahre DTM gemacht. Mein Herz brennt immer noch für die Serie. So wie die alte DTM zu Ende gegangen ist, war es meiner Meinung nach die richtige Entscheidung, jetzt mit einer Brückenlösung weiterzumachen. Ich glaube auch, dass die DTM tolle Rennen zeigen wird. Und ich bin mir sicher, dass sich die DTM schon auf die Zukunft vorbereitet. Und die wird dann anders aussehen als ein GT3-Auto.

Wir erinnern uns gerne noch an Ihre aktiven DTM-Zeiten mit vollen Tribünen. Kommen die noch mal wieder?
In der jetzigen Situation eher nicht. Aber wenn die DTM hoffentlich zeitnah ihre Zukunftsperspektive aufzeigt, dann kann ich mir schon vorstellen, dass das Interesse wieder steigt. Wir müssen aber auch ehrlich miteinander umgehen. Der klassische Charakter einer Motorsport-Veranstaltung reicht den Zuschauern nicht mehr aus. Früher hatten wir noch die puristischen Fans. Heute muss ein Rennsport-Wochenende ein großes Event sein. Bei uns hat Hockenheim damals Zusatztribünen für die DTM aufgebaut. Es hat Stunden gedauert, bis man aus dem Fahrerlager kam. 1996 beim Abschlussrennen kamen 10 000 Opel-Fans. Das ist schwer zu erreichen. Aber wenn das Konzept und der Sport stimmen und man das Entertainment drum herum neu aufzieht, dann bin ich der Meinung, dass es wieder möglich ist.

Opel hat sich etwas rar gemacht, was den Motorsport angeht. Hat das der Marke nicht geschadet?
Ich erinnere mich noch an Zeiten, da war Opel bei der Leserumfrage von auto motor und sport im Ranking der erfolgreichsten Motorsportmarken sogar an der Spitze. Wir haben natürlich keine einfache Zeit hinter uns, und die Motorsportsparte musste auch einen Beitrag leisten. Das tat uns natürlich weh. Aber wir haben auch eine Verantwortung der Firma gegenüber. Natürlich ist es schade, dass es so gekommen ist. Aber auf der anderen Seite finde ich es mutig, dass der Opel-Vorstand jetzt gesagt hat: Packt mal etwas an, was vorher noch nie da war! Und jetzt leisten wir wirklich Pionierarbeit, was den Einsatz von Elektroautos im Rallye-Bereich angeht. Ich kann mir gut vorstellen, dass wir dadurch Fans aus einem neuen Interessenbereich dazubekommen. Und dass es auch eine Signalwirkung hat. Der Gesamtkonzern hat mit Carlos Tavares einen sehr motorsportaffinen CEO, der selbst auch Rennen fährt. Der ist so ein Rennsport-Enthusiast, dass für die Marke Opel mittel- und langfristig auch wieder mehr möglich ist. Meiner Meinung nach ist und bleibt Motorsport immer ein Bestandteil der Opel-DNA. ■



Volker Strycek

Geburtstag: 13. Oktober 1957
Geburtsort: Essen
Herkunftsland: Deutschland


DTM

Das Feld wartet: Am Wochenende startet die DTM ins GT3-Zeitalter

Der GT3-Neustart

Am Wochenende hat das Warten ein Ende. Die neue DTM-Ära mit GT3-Autos wird im Königlichen Park von Monza eingeläutet. Wer sind die Favoriten und was kann man vom Auftakt im Highspeed-Tempel noch erwarten?

Von: **Michael Bräutigam**

Schon Sir Isaac Newton sagte: „Was wir wissen, ist ein Tropfen; was wir nicht wissen, ein Ozean." Treffender könnte man die Situation in der DTM kurz vorm Saisonauftakt wohl kaum beschreiben. Fünf offizielle Testtage liegen zwar hinter den allermeisten Teams, aber ob die – auch angesichts der Wetterkapriolen – gereicht haben, dass man ein realistisches Bild hat?

Halten wir also zunächst fest, was wir wissen: In Monza werden 19 Fahrzeuge von fünf Marken an den Start gehen. Warum dann 21 Autos von sechs Marken in der Starterliste stehen? Christian Klien im McLaren von JP Motorsport wird nur bei drei Events mit von der Partie sein. Und auf dem Alpha-Tauri-Ferrari teilen sich zwei Fahrer das Cockpit: Nick Cassidy springt ein, wenn Alex Albon in seiner Funktion als Test- und Reservefahrer beim Red Bull F1 Team gebraucht wird. Am Wochenende aber startet Cassidy selbst in der Formel E, weshalb Albon trotz des Frankreich-GP in Monza starten wird. Fehlen wird beim Auftakt jedoch Gary Paffett, der ebenfalls zur Formel E muss und von Maximilian Buhk ersetzt wird. Dass es nun 19 fixe Autos sind, liegt an einer Last-Minute-Verpflichtung: Wie angedeutet findet ein zweiter Lamborghini von T3 Racing den Weg ins Starterfeld. Pilotiert wird dieser von Esmee Hawkey als zweiter Dame neben Sophia Flörsch.

Hat Audi geblufft?

Was wissen wir noch? Mercedes hat sich bei den Testfahrten verdammt stark präsentiert. Die AMG fuhren nicht nur Bestzeiten, sondern auch sehr konstante Longruns. Allerdings: Der sehr ausbalancierte und vor allem auf technischen Abschnitten schnelle AMG ist kein Topspeed-Wunder, was auf der Highspeed-Strecke von Monza schwer wiegt.

> **!** Die BOP ist Dreh- und Angelpunkt der DTM. Sollte AVL die Einstufung halbwegs getroffen haben, darf man sich nicht nur beim Auftakt auf spannende Rennaction freuen.

Geht man also nach den höchsten Topspeeds bei den Testfahrten, fällt die Favoritenrolle den Vertretern der anderen Marken zu. Audi überzeugte speziell am Lausitzring mit hohen Topspeed-Werten, verlor aber überproportional viel Zeit in den kurvigen Sektoren. Bemerkenswert dabei: Vollprofi Kelvin van der Linde und „Nicht-Profi" Dev Gore zirkelten ihre R8 im Prinzip gleich schnell um die Kurven. Ein Schelm, wer Böses denkt. Audi muss man auf der Rechnung haben, zumal sie einen ähnlichen, werksunterstützten Ansatz gewählt haben wie Mercedes-AMG, die aber nochmal ein paar Kohlen drauflegen. Anders als bei Audi und BMW arbeiten die vier (!) Teams der Affalterbacher Kundensportabteilung zusammen. Ferrari, Lamborghini und McLaren sind jeweils nur durch eine Mannschaft vertreten.

Wundertüte Lamborghini

Apropos Lamborghini: Bei Testfahrten in Monza in der vorletzten Woche hinterließ auch die T3-Mannschaft einen starken Eindruck und fuhr die Top-Zeiten mit. Dass Ferrari mit der Quasi-Werkstruppe von AF Corse stark ist und der mit hohem Topspeed gesegnete BMW M6 GT3 zumindest in Monza auf der Höhe sein sollte, ist ebenfalls klar. Also lässt sich doch festhalten: Sollte der BOP-Dienstleister AVL halbwegs die Einstufung getroffen haben, steht einem spannenden Saisonauftakt nicht mehr viel im Wege.

Ohnehin ist die BOP Dreh- und Angelpunkt der neuen DTM. Anders als in anderen GT3-Rennserien vertraut man aber nicht auf die Daten der SRO, sondern bastelt anhand von virtuellen Modellen die Eckpfeiler zusammen. Die theoretischen Daten werden

dann nur noch auf der Strecke verifiziert und modifiziert. Die große Unbekannte ist dabei der Lamborghini, der nicht an den offiziellen DTM-Testfahrten und damit nicht an den BOP-Runs teilgenommen hat. Das Gleiche gilt auch für den McLaren.

Fahrerische Spitzenklasse

Mit Blick auf die Fahrer wird die Favoritenfrage auch ungeachtet der BOP nicht einfacher. Bei Mercedes haben vier der sieben Fahrer DTM-Erfahrung, die Neulinge Philip Ellis, Vincent Abril und Arjun Maini sind aber keine unbeschriebenen Blätter. Speziell der mit Schweizer Lizenz startende Deutsch-Brite Ellis hat bei den Tesfahrten mit Top-Zeiten geglänzt. Abril holte schon u.a. den Titel in der Blancpain-Sprint-Serie und Maini bringt F1-Know-how als ehemaliger Entwicklungsfahrer des Haas-Teams mit.

Bei den beiden BMW-Teams ROWE Racing und Walkenhorst Motorsport sind sogar alle drei Cockpits mit gestandenen DTM-Rennsiegern besetzt, mit Marco Wittmann sitzt zudem ein zweifacher Champion am Steuer. Stichwort Steuer: Die drei deutschen Marken setzen jeweils ein Auto mit einem Space-Drive-System ein, also eine Lenkung ohne Lenksäule. Bei BMW bekommt Timo Glock dieses System, bei Mercedes das Paffett/Buhk-Auto und bei Audi Sophia Flörsch.

Auch im Audi-Lager findet sich mit Mike Rockenfeller ein DTM-Champion. Und nach der Zäsur im technischen Reglement vielleicht noch viel wichtiger: Mit besagtem Kelvin van der Linde auch ein absolutes GT3-Ass! Die Rosberg-Piloten Dev Gore und der nun zweifache Vizemeister Nico Müller komplettieren das bunt gemischte Audi-Aufgebot.

Ferrari ist noch die große Unbekannte. Nachdem man sich beim ersten Test dezent zurückhielt, geigte man beim Lausitz-Test schon munter in den vorderen Reihen der Zeitentabelle mit. Fakt ist: Underdogs sind der F1-erfahrene Alex Albon und der Neuseeländer Liam Lawson beim AF-Corse-Heimspiel nicht.

Nach dem Auftakt geht es erst nach fünfwöchiger Pause am Lausitzring (24./25. Juli) weiter. Dazwischen hätten eigentlich die Stadtrennen am Norisring stattfinden sollen, doch die wurden bekanntlich auf Herbst verschoben. Einen Termin gibt es noch immer nicht – aber auch nicht viele Optionen. Wichtig wird vor allem sein, an welchen Daten das Areal um die temporäre Rennstrecke wie ausgelastet ist. Zudem muss nicht nur darauf geachtet werden, welche Wochenenden aktuell noch „DTM-frei" wären, sondern möglichst auch im Hinblick auf weitere große GT3-Rennserien unkritisch sind.

So geht es nach aktueller Planung zwei Wochen nach dem Lausitz-Auftritt am 7./8. August in Zolder weiter. Die weiteren fixen Termine: 21./22. August Nürburgring, 4./5. September Spielberg, 18./19. September Assen, 2./3. Oktober Hockenheim. SAT.1 überträgt alle Rennen live. ■

STARTERLISTE DTM 2021

Nr.	Fahrer	Team	Marke
3	Kelvin van der Linde (ZA)	Abt Sportsline	Audi
4	Maximilian Götz (D)	Team HRT	Mercedes
5	Vincent Abril (F)	Team HRT	Mercedes
8	Daniel Juncadella (E)	Gruppe M Racing	Mercedes
9	Mike Rockenfeller (D)	Abt Sportsline	Audi
10	Esteban Muth (B)	T3 Motorsport	Lamborghini
11	Marco Wittmann (D)	Walkenhorst Motorsport	BMW
12	Dev Gore (USA)	Team Rosberg	Audi
15	Christian Klien (A)*	JP Motorsport	McLaren
16	Timo Glock (D)	ROWE Racing	BMW
18	G. Paffett (GB) / M. Buhk (D)	Mücke Motorsport	Mercedes
22	Lucas Auer (A)	Team Winward	Mercedes
23	Alexander Albon (T)**	Alpha Tauri AF Corse	Ferrari
26	Esmee Hawkey (GB)	T3 Motorsport	Lamborghini
30	Liam Lawson (NZ)	Red Bull AF Corse	Ferrari
31	Sheldon van der Linde (ZA)	ROWE Racing	BMW
36	Arjun Maini (IND)	Team Getspeed	Mercedes
37	Nick Cassidy (NZ)**	Alpha Tauri AF Corse	Ferrari
51	Nico Müller (CH)	Team Rosberg	Audi
57	Philip Ellis (CH)	Team Winward	Mercedes
99	Sophia Flörsch (D)	Abt Sportsline	Audi

* nur Zolder, Nürburgring & Assen **Albon und Cassidy teilen sich die Saison auf



DTM
Bekanntes Format: Es bleibt bei zwei Sprintrennen mit Pflicht-Reifenstopp


DTM
Ferrari vor der DTM-Premiere: Heimvorteil in Monza oder schwerer Start?



DTM
Publikumsliebling: Timo Glock fährt im BMW M6 mit Space-Drive-System



T3 MOTORSPORT
Last-Minute-Deal: So wird Esmee Hawkeys T3-Lamborghini aussehen

Eric der Rasante



ADAC

Einsame Spitze: Eric Scalvini ließ der Konkurrenz am Red Bull Ring keine Chance

Eric Scalvini (Cupra) war der Mann des Wochenendes in Spielberg. Beim Heimrennen seines Teams Wimmer Werk Motorsport holte der Italiener die ideale Punkteausbeute und schiebt sich auf den zweiten Tabellenrang.

Von: **Michael Bräutigam**

Einmal fünf Zehntel, einmal drei Zehntel Vorsprung – allein schon die Qualifying-Leistung von Scalvini zeigt, wie überlegen der Cupra-Pilot am Red Bull Ring unterwegs war. Aber: Zwischen dem Losfahren auf dem jeweils besten Startplatz und dem Genuss des Sieger-Schampus hat das Sportliche Reglement eine Renndistanz von je 30 Minuten plus einer Runde gestellt.

Am Samstag lief alles ganz kontrolliert. Scalvini erwischte einen guten Start, blieb in Führung und baute danach seinen Vorsprung genauso kontinuierlich wie konstant aus. „Wir haben den Job zu Ende gebracht. Das Auto war top und das Team hat super gearbeitet", freute sich der 26-Jährige nach seinem ersten Sieg in der ADAC TCR Germany. Gleichzeitig bescherte er auch dem neuen Cupra Leon den ersten Sieg im Championat.

Auch am Sonntag startete Scalvini aus der Pole und behauptete sich – diesmal etwas knapper – am Start. Zwei Safety-Car-Phasen sorgten dafür, dass bei den Restarts der Puls noch mal hochging. Doch der Mann aus Brescia blieb cool und machte die maximale Punkteausbeute perfekt.

Gegner chancenlos

Für die Konkurrenz blieben hinter Scalvinis One-Man-Show nur die Brotkrümel übrig, wobei der Kampf um die Plätze durchaus unterhaltsam war. Zum ersten Mal seit dem Saisonfinale 2019 standen wieder 20 Autos am Start, weil zu den 17 Stammpiloten drei einheimische Gaststarter kamen. Dementsprechend eng gedrängt zeigte sich das Feld.

Die zweite Reihe war geprägt von Tabellenführer Luca Engstler (Hyundai) und den Brüdern Dominik und Marcel Fugel (Honda). Engstler hatte, genau wie Teamkollege Martin Andersen, 60 kg Kompensationsgewicht im Gepäck. „Der Red Bull Ring ist sowieso keine Hyundai-Strecke, schon gar nicht mit dem Gewicht", sagte der 21-Jährige. Nach P2 im Samstags-Quali konnte er die Fugel-Hondas auch im Rennen hinter sich halten. „Dieser zweite Platz bedeutet mir mehr als mein Doppelsieg in Oschersleben", so der Allgäuer.

> „Wir haben den Job zu Ende gebracht. Das Auto war top, und das Team hat super gearbeitet."
>
> Doppelsieger Eric Scalvini

Auf P3 lief Dominik Fugel ein, der sich nach P5 im Qualifying gleich am Start an Andersen vorbeischob. Noch im Verlauf der ersten Runde war auch der jüngere Bruder kassiert. Auf den ersten vier Plätzen passierte ab der zweiten Runde nichts mehr, auch wenn es für Dominik Fugel noch einmal eng wurde. „Wir hatten ein Problem mit der Benzinpumpe, der Motor hat nicht mehr richtig Sprit bekommen", sagte der Drittplatzierte, der aber gerade noch P3 halten konnte.

Dreikampf um den Titel

Im Kampf um den fünften Platz tobte das Leben. Direkt hinter-, neben- und teilweise ineinander fahrend, beharkten sich Andersen, Gaststarter Sandro Soubek (Audi), Robin Jahr (Hyundai) und René Kircher (VW). Erst als Soubek mit einem Reifenschaden die Segel streichen musste, kehrte etwas Ruhe ein, letztlich entschied Andersen den intensiven Mehrkampf für sich.

Am Sonntag tauschten Engstler und Dominik Fugel die Rollen als erster Verfolger von Scalvini, wobei Fugel den Anschluss noch etwas besser halten konnte und nie in Bedrängnis von Engstler kam. Im Gegenteil – es sah streckenweise so aus, als könne er Scalvini aus der Reserve locken. Doch in eine Angriffsposition

kam er abgesehen von den (Re-) Starts zu keiner Zeit.

Auch Engstler hatte nichts mehr zu befürchten, als Marcel Fugel erst einmal aus der Spitzengruppe verschwunden war. Der amtierende Junior-Meister kam nach einer Kollision ins Gras und verstopfte sich die Kühleinlässe. Weil die Wassertemperatur dadurch schnell anstieg, war ein Service fällig, um den Kühler zu reinigen. So fuhr er dem Feld mit einer Runde Rückstand hinterher: Am Ende P16 und immerhin zwei Trostpunkte, weil Soubek und der weitere Gaststarter Mario Klammer (Opel) wie üblich nicht punktberechtigt waren. Trotzdem verliert er den Anschluss zur Tabellenspitze.Da deutet sich ein Titel-Dreikampf zwischen Engstler, Dominik Fugel und Scalvini an, wobei mit der neuen Gewichtsverteilung beim nächsten Event am Nürburgring die Karten wieder neu gemischt werden.

Die Überraschung des Wochenendes war in Spielberg Patrick Sing. Der Crailsheimer fuhr erst sein insgesamt drittes TCR-Germany-Event und landete im Sonntagslauf auf Platz 4. „Es lief schon beim Test am Donnerstag echt gut“, so der 29-Jährige, der sich in die Top 10 der Gesamtwertung nach vorne schob. P5 ging am Sonntag an Nico Gruber, der nach einem Motorwechsel von ganz hinten ins Samstagsrennen starten musste. Deshalb sparte er sich die besseren Reifen für den Sonntag auf, wo er auch den Sieg in der Junior-Wertung verbuchte.

Der Pechvogel des Wochenendes ist mit Albert Legutko schnell gefunden. „Wenn alles läuft, fahren wir in die Top 5“, war der Student zuversichtlich. Da aber eher nicht alles lief – diesmal gab es Probleme an der Kühlung und am Motorsteuergerät – konnte man den wahren Speed nicht zeigen. Zum zweiten Rennen sprang der Motor gar nicht erst an. „Momentan fühle ich gar nichts mehr. Es ist frustrierend“, so Legutko.

Bei Wimmer dagegen fühlte man auch in der Trophy-Wertung für Gentlemen-Fahrer Jubel. Wie Scalvini im „großen“ Feld sicherte sich Günter Benninger (Cupra) beim Heimrennen in dieser Wertung einen Doppelsieg. ■



ADAC

Die Zweikämpfe in der Steiermark wurden auch mal robuster ausgefochten



ADAC

Der Titel-Dreikampf: Luca Engstler, Eric Scalvini und Dominik Fugel (v. l.)

AUS DEM FAHRERLAGER

RENNENDER RENNLEITER

Seit diesem Jahr ist Markus Grünewald Rennleiter der ADAC TCR Germany. Der kennt den Rennsport nicht nur aus der Race Control, sondern auch aus dem Cockpit. Der Sonneberger strebte selbst mal eine Karriere als Rennfahrer an, früher fuhr er u. a. im VW Polo Cup und wurde dort 2005 sogar Rookie-Meister.

DER SOHN NEBENAN

Der Österreicher Andreas Höfler absolvierte in Spielberg einen Gaststart in einem der Lubner-Opel. Der Unternehmer ist Vater von Leo Pichler, der in der ADAC GT4 Germany fürs Razoon-Team startet. Und wie es der Zufall so wollte, standen das Lubner- und das Razoon-Teamzelt im Fahrerlager fast direkt nebeneinander.

PROCZYK BEIM HEIMSPIEL

Der 2018er Meister Harald Proczyk wohnt nur einen Steinwurf vom Red Bull Ring entfernt in Knittelfeld-Apfelberg. Auch wenn er heuer nicht selbst in der TCR Germany startet, ließ er sich sein „Heimrennen“ nicht entgehen: Er half vor Ort als Coach beim RaceSing-Team.

DAS KLEINSTE TEAM

Das Team Albert Legutko Racing aus Berlin ist das kleinste im Fahrerlager. Fahrer Albert, Vater Wojtek und ein weiterer Helfer stemmen üblicherweise zu dritt die Einsätze mit dem fünf Jahre alten Honda Civic, den man zur Saison 2020 kaufte. „Vielleicht sollte man die Punkte durch die Anzahl an Mechanikern teilen“, scherzte der 21-jährige Pilot.

SPIELBERG (A), 1. RENNEN

3. von 14 Läufen, 20 Runden à 4,318 km (20 gestartet, 18 gewertet)

	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	32.55,057 min
2.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 2,583 s
3.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 7,665 s
4.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 8,665 s
5.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 23,850 s
6.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 24,397 s
7.	René Kircher (D), Volkswagen Team Oettinger	Volkswagen	+ 24,938 s
8.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 25,849 s
9.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai	+ 33,476 s
10.	Philipp Regensperger (D), Lubner Motorsport	Opel	+ 34,142 s

Schnellste Runde: 1.37,616 min (Scalvini)

SPIELBERG (A), 2. RENNEN

4. von 14 Läufen, 18 Runden à 4,318 km (19 gestartet, 16 gewertet)

	Fahrer	Marke	Zeit
1.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	32.48,159 min
2.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 1,901 s
3.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 5,873 s
4.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai	+ 11,917 s
5.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 12,841 s
6.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 13,642 s
7.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 19,322 s
8.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 19,722 s
9.	Günter Benninger (A), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 30,691 s
10.	Szymon Ladniak (PL), JP Motorsport	Volkswagen	+ 32,883 s

Schnellste Runde: 1.37,613 min (Scalvini)

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Engstler	118 Punkte
2.	Scalvini	99
3.	D. Fugel	94
4.	Gruber	61
5.	M. Fugel	58
6.	Andersen	56
7.	Kircher	42
8.	Karklys	38
9.	Jahr	31
10.	Sing	29

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Hyundai Team Engstler	152 Punkte
2.	Honda ADAC Sachsen	119
3.	Wimmer Werk Motorsport	100

STAND JUNIOREN

	Fahrer	Punkte
1.	Gruber	43 Punkte
2.	Kircher	34
3.	Regensperger	23
4.	Ladniak	15



Turkington (#2) und Ingram (#80) holten je einen Sieg

BTCC

BTCC

Der Meister obenauf

Titelverteidiger Ashley Sutton (Infiniti) konnte bei der zweiten Saisonstation in Snetterton die Tabellenführung erobern. Die Siege gingen an Colin Turkington (BMW), Sutton und Tom Ingram (Hyundai).

Von: **Michael Bräutigam**

Am Samstag gehörte Sutton noch zu den Fahrern, die nach dem Qualifying ein langes Gesicht machten. Platz 15 war nicht das, was er sich vorgestellt hatte, doch Motorenprobleme verhinderten einen Angriff auf die vorderen Plätze. Noch länger war nur das Gesicht von Gordon Shedden (Honda), der sich vermeintlich die Pole-Position gesichert hatte – dann aber wegen eines regelwidrigen Flügel-Anstellwinkels disqualifiziert wurde und von ganz hinten ins erste Rennen starten musste.

Die Pole erbte Colin Turkington, der sich auch nicht lange bitten ließ und im ersten der drei Läufe einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg einfuhr. Tom Ingram und Rory Butcher (Toyota) folgten. Sutton schob sich nach einem Motorwechsel vom 15. Startplatz bis auf P11 vor, Shedden fuhr sogar vom 29. auf den 15. Platz.

Im zweiten Durchgang nutzte Sutton die weicheren Optionsreifen, um sich Gegner um Gegner vorzuknöpfen und in Führung zu gehen. Erst als die Reifen nachließen, kam Turkington auf den Standardreifen wieder ran, jedoch nicht mehr vorbei. P3 holte sich Ollie Jackson (Ford).

Jackson kämpfte auch im dritten Durchgang im Spitzenfeld, musste aber nach einer Kollision mit Tom Oliphant (BMW) aufgeben. Oliphant kam nach einem Dreher noch auf P16. An der Spitze kämpfte sich Ingram an Reverse-Pole-Mann Stephen Jelley (BMW) vorbei und fuhr zum ersten Sieg seit seinem Wechsel ins Excelr8-Team. Kurz darauf zogen auch Sutton sowie die Optionbereiften Shedden und Josh Cook (Honda) an Jelley vorbei, der letztlich P5 belegte. Den Kampf um P2 gewann Sutton, womit er auch die Tabellenführung übernahm. Shedden holte sich Platz 3.

In der Tabelle liegen die Top 3 ganz eng beisammen: Hinter dem neuen Führenden Sutton mit 80 Zählern lauern Ingram (78) und Rekordmeister Turkington (75). ■

NASCAR

Million-Dollar-Larson

Kyle Larson siegt weiter: Beim All-Star Race in Texas räumte der Hendrick-Chevy-Pilot zum zweiten Mal die Million ab.

Drei Siege in Folge: Erst bei den Punkterennen in Charlotte und Sonoma, nun also beim nicht zur Meisterschaft zählenden All-Star-Rennen – Kyle Larson hat definitiv einen Lauf.

Die Entscheidung um den Sieg fiel acht Runden vor Ende des 100-Runden-Rennens, das in ein actionreiches Format mit sechs (!) Segmenten unterteilt war: Larson setzte sich im Dreikampf um die Spitze gegen Brad Keselowski (Ford) und Teamkollege Chase Elliott durch, danach ließ er sich die Spitze nicht mehr entreißen.

„Dieses Format hat ein spannendes Finish versprochen, und die Strecke hatte viel Grip. Aus meiner Perspektive war es ein verdammt gutes Rennen", freute sich Larson, der nach 2019 – damals noch in Charlotte – bereits zum zweiten Mal das All-Star Rennen für sich entschied. Egal ob Charlotte oder Texas: Die Siegprämie betrug erneut eine Million Dollar. ■ MBR

MOTORSPORT IMAGES

Die Fünf ist aktuell Trümpf: Kyle Larson siegt und siegt und siegt ...

WTCR

Noch auf Fehlersuche

Ein Elektronik-Defekt legte Esteban Guerrieris Honda vorm zweiten Nürburgring-Lauf lahm. Noch immer läuft die Fehlersuche.

So richtig gut lief der Saisonauftakt für den Titelaspiranten vom Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport zuletzt nicht. Nach einem Motorschaden beim ersten Event 2020 war diesmal ein Elektronik-Schluckauf im Bereich des Getriebes dafür verantwortlich, dass der Argentinier nicht wie geplant aus der zweiten Reihe ins „Hauptrennen" starten konnte.

Wie exotisch dieser Fehler gewesen ist, zeigt die anhaltende Fehlersuche des Teams aus Friedersdorf. „Wir haben ein paar Ideen, aber wir schauen noch ganz genau, damit es auf jeden Fall nicht noch mal passiert", sagt Teammanager Dominik Greiner. Ohne den Defekt hätte Guerrieri mindestens P4 holen können und läge damit auf dem zweiten Tabellenrang. Ein Trost: Diesen belegen nach Punkten gleichauf die Teamkollegen Tiago Monteiro und Néstor Girolami. Das Potenzial für den Titel ist also da. ■ MBR



WTCR

Musste dem Feld hinterher eilen: Pechvogel Guerrieri beim Auftakt



Viñales fliegt, Werke

Er ist und bleibt der Testkönig. Wenn es darum geht, neue Dinge zu probieren und schnell zu sein, ist Yamaha-Werksfahrer Maverick Viñales immer vorn dabei. Nach seinem fünften Platz im Rennen fuhr er beim Test am Montag danach Bestzeit.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn es bei so einem Test auch nie um die schnellsten Zeiten geht und niemand so recht weiß, wie diese Zeit im Vergleich zu den anderen entstanden ist, weil jeder zu einem anderen Zeitpunkt des Tages die Teile und die Abstimmung fährt, mit der er die schnellsten Runden drehen kann, schaut am Ende doch jeder auf die Zeitentabellen der offiziellen MotoGP-Tests. Und diesmal waren die beiden Yamaha-Werkspiloten vorn, allerdings in umgekehrter Reihenfolge. Doch was viel wichtiger war: Der Spanier testete eine neue Karbonschwinge, mit der er hofft, seine bisherigen Formschwankungen an den Rennwochenenden beilegen zu können. „Wir haben an verschiedenen Abstimmungen für die unterschiedlichen Phasen eines Rennens und auch des Qualifyings gearbeitet, weil mich mein Startplatz schlussendlich einer besseren Platzierung beraubt hat“, verriet Vinales. „Wir haben an der Front gearbeitet und an der Gewichtsverteilung. Mit Hilfe von Silvano Galbusera, der sehr viel Erfahrung hat, beginne ich das Motorrad nun besser zu verstehen und zu fahren. Wir wollten deshalb möglichst viel gemeinsam durchprobieren. Wir sind extra gefahren, wo es am heißesten war, um auch den Reifenverschleiß zum Schluss des Rennens zu simulieren.“

Márquez will es wissen

Noch mehr Runden als der Spanier drehte Marc Márquez. Eigentlich haben ihn die Ärzte nach den Rennwochenenden Ruhe verordnet, doch der Erfolgsbesessene Ex-Weltmeister wollte diese Gelegenheit nicht verstreichen lassen und er testete viele neue Teile und Abstimmungen an seiner Honda, um für den Sachsenring und Assen gerüstet zu sein. Teamchef Alterto Puig gab zu, dass Márquez das Programm nur mit Hilfe von Schmerzmitteln durchstehen konnte. Der Honda-Werkspilot probierte dabei auch ein ganz schwarzes Motorrad, das mit einen anderen Lufteinlass hatte. Er probierte zwei weitere Aero-Pakete. „Ich bin völlig zerstört, aber ich habe diesen Tag gebraucht, um all die Dinge auszuprobieren und auch selber zum Fahren zu kommen und fahrtechnische Dinge zu probieren. Am Nachmittag war ich bereits nicht mehr in der Lage zu pushen, aber ich denke, ich habe vieles in Erfahrung bringen können“, verriet er hinterher. Die Frage ist, ob seine Fitness nun besser geworden ist, dass er diesen Tag durchgestanden hat. Immerhin kam er bei dem Mammut-Programm bis auf 0,66 Sekunden an die Bestzeit heran.

> „Ich bin völlig zerstört, aber ich habe diesen Tag gebraucht, um all die Dinge auszuprobieren und auch fahrtechnisch einige Sachen durchzuprobieren.“
>
> Marc Márquez

Sein Teamkollege Pol Espargaró probierte ebenfalls ein neues Aero-Paket und neue Bremsscheiben von Brembo. Der Spanier arbeitete auch viel an der Abstimmung und probierte unterschiedliche Komponenten durch, um endlich sein Motorrad zu finden.

Valentino Rossi machte auch ein deutlich besser gelauntes Ge-



Maverick Viñales: Der Yamaha-Werksfahrer fuhr die zweitmeisten Runden und war Schnellster

YAMAHA

testen


MOTOGP

Marc Márquez: Die meisten Runden gedreht und viele neue Teile probiert


MOTOGP

KTM (hier Iker Lecuona): Viele neue Teile dabei, auch für Aerodynamik

sicht als bei den letzten Rennen. Der 42-jährige probierte neue Bremsscheiben von Brembo, diese waren für bessere Kühlung geschlitzt. „Wir haben zwar außer den Bremsen keine neuen Teile getestet, aber es war ein aufschlussreicher Tag“, so Rossi. „Wir haben verstanden, warum wir im Rennen langsamer waren als an den Tagen zuvor. Wir haben dann einiges an der Dämpfung probiert, und das Gefühl am Ende des Tages war gut. Die neuen Bremsen dürften für Österreich wichtig werden, und sie fühlte sich gut an.“

KTM-Prototypen

Richtig viel Arbeit sah man in den KTM-Boxen. Vortages-Sieger Miguel Oliveira und Brad Binder probierten ein Motorrad, das man zuvor in Katar bei Testpilot Dani Pedrosa gesehen hat. Es hat einen anderen Rahmen, Schwinge, Auspuff und Heckverkleidung. Die Tech3-Piloten probierten die Rahmen, die das Werksteam bei den letzten beiden Rennen hatte. Dazu probierte Lecuona eine Verkleidung mit Löchern für die zu erwartenden heißen Rennen in den Sommermonaten. „Die Prototypen waren interessant, wie immer gab es bei ihnen Vorteile und Nachteile“, verriet Brad Binder. „Aber das wichtigste war, dass wir wieder Zeit hatten, Abstimmungen durchzuprobieren, und dafür haben wir den Tag genutzt.“ „Wir haben auch für unser aktuelles Motorrad ein neues Paket probiert, mit dem wir bei den nächsten Rennen antreten wollen“, verriet Miguel Oliveira. „Aber es ist immer schwer, die Verhältnisse bei einem Testtag nach einem Rennwochenende richtig zu deuten. Dazu kamen wir von einem perfekten Wochenende, wor de Standard bereits sehr hoch war, da ist es schwierig, etwas besseres herauszufinden.“

Bei Suzuki fehlte Álex Rins, dafür war Testpilot Sylvain Guijtoli im Einsatz. Mir arbeitete andere Geometrie, Guintoli sammelte Daten. Bei Ducati arbeitet Francesco Bagnaia an mehr Konstanz über die Distanz, er konnte sich nach 48 runden deutlich gegenüber dem Rennwochenende verbessern. Der aktuelle WM-Zweite Johann Zarco arbeitete weiter am Setup und daran, wie er seine Kraft am besten einteilen kann.

Bei Aprilia fehlte der körperlich angeschlagene Aleix Espargaró, der sich eine Ruhepause gönnte. Statt seiner fuhr Aprilia-Serientester Matteo Baiocco, der aber nur Motoren testete. ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 7. Juni 2021, Bestzeiten

1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.39,400	85 Runden
2.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.39,537	79
3.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.39,702	67
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.39,816	65
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	1.39,866	48
6.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.39,877	72
7.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	1.39,979	61
8.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.40,022	29
9.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.40,036	44
10.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.40,050	72
11.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.40,054	87
12.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.40,141	55
13.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	1.40,226	49
14.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	1.40,242	49
15.	Álex Márqzez (E)	Honda RC 213 V	1.40,483	70
16.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	1.40,923	36
17.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	1.40,937	61
18.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP20	1.40,963	78
19.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.40,994	72
20.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.41,205	71
21.	Matteo Baiocco (I)	Aprilia RS-GP20	1.46,571	66

Marc Márquez und der Sachsenring: Dieses Jahr ist nichts wie früher

ADAC MOTORSPORT

Sachsenring anders

Bislang zeichnete sich der Sachsenring-Grand-Prix durch seine gewaltige Zuschauerkulisse aus. Dieses Jahr wird hinter verschlossenen Toren gefahren. Doch dadurch wird der Deutschland-GP aus sportlicher Sicht nicht uninteressanter.

Von: **Imre Paulovits ´**

Es wird wohl allen Aktiven merkwürdig vorkommen, wenn sie dieses Jahr zum Sachsenring kommen. Statt prall gefüllter Tribünen werden sie nur Hügel, Gras und ein Industriegebiet um die Strecke herum sehen. Denn das ist die natürliche Umgebung dieses Kurses, der eigentlich ein Verkehrssicherheitszentrum ist. Die Tribünen werden provisorisch für die Rennwochenenden aufgebaut und dann wieder abgebaut. Weil diesmal keine Zuschauer kommen, werden sie natürlich nicht errichtet. So etwas haben die MotoGP-Asse noch nirgends erlebt. Doch es wird auch für die lokale Fachwelt ein merkwürdiges Klima sein. Keine Fanshops, keine Bewirtungsbuden und keine Party auf dem legendären Ankerberg. Morgens kein Stau von der Autobahn bis zur Strecke, aber eben keine Stimmung, wie man es all die Jahre kannte, und die man lieb gewonnen hat mit all der Begeisterung, die die Fans hier auf einer Weise ausstrahlen, wie nirgendwo anders auf der Welt.

Aber es gibt wenigstens einen Deutschen Grand Prix, und das ist schon deutlich mehr als vor einem Jahr. Und dank der professionellen und fachkundigen Übertragung von Servus TV werden die vielen Fans, die sich sonst auf die Reise zum Sachsenring gemacht haben, wohl so gut informiert werden wie früher lange nicht.

Bleibt die Krone?

Es gibt so manche Frage, die sich vor diesem Rennen stellt. Kann der ungekrönte Sachsenring-König Marc Márquez seine sagenhafte Serie von zehn(!) Siegen auf dem Sachsenring in Folge fortsetzen? 2010 hat er hier das erste Mal mit der 125er-Derbi gewonnen, seither jedes Jahr. Zweimal in der Moto2 und siebenmal mit der MotoGP-Honda. Am meisten hat ihn 2017 Jonas Folger fordern können. Doch nun steht der achtfache Weltmeister angeschlagen da, er ist mit seiner Fitness noch lange nicht so weit, dass er auf einer körperlich so anstrengenden Strecke ein MotoGP-Motorrad über eine Distanz am Limit fahren könnte. Aber das Ausnahmetalent mit dem unbändigen Willen hat schon so viele andere Male überraschen können, und wohl niemand würde diesmal gegen ihn wetten. Der Sachsenring ist ein Linkskurs, er liebt Linkskurven und diese belasten auch seinen rechten Oberarm und seine rechte Schulter weniger. Bleibt abzuwarten, ob sich die Honda RC213V nach dem Testtag in Barcelona so fahren lässt, wie es Márquez gerne hätte. Genauso fragen sich die Fans: Kann Valentino Rossi auf dem kurvenreichen Kurs zu seiner alten Form zurückfinden? Und wie schlagen sich die WM-Kandidaten?

In der Moto2 hat Marcel Schrötter zuletzt gezeigt, dass er das Tempo für ganz vorne hat. Platzt bei ihm der Knoten auf dem Sachsenring endlich wieder? Und wie schlägt sich sein neuer Teamkollege Tony Arbolino, den das Team mittlerweile mehr als schätzen gelernt hat? Und kann Tom Lüthi nach dem Drama um seinen Schützling Jason Dupasquier wieder aus seinem Formtief finden? Überhaupt, wie wird der Heim-GP für das gleich am Sachsenring beheimatete Prüstel-Team nach diesem Schicksalsschlag sein?

Fragen über Fragen – aber diese machen das nächste Wochenende so spannend. ■



PRO-SACHSENRING

Das Areal um den Sachsenring wird diesmal nicht so stark bevölkert sein



Álex Rins mit Pocketbikes und Albert Arenas: Wieder im Training

RINS

Rins startet

Nach seinem Fahrradunfall musste Álex Rins seinen Heim-GP in Barcelona auslassen. Auf dem Sachsenring will er wieder fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Es war einer dieser seltsamen Unfälle, die aber passieren, wenn man Sport treibt. Suzuki-Werkspilot Álex Rins trainierte vor seinem Heim-Grand-Prix in Barcelona, indem er mit dem Fahrrad um die Strecke fuhr. Kreislauftraining und gleichzeitig die genaue Beobachtung des Asphalts schienen eine gute Kombination zu sein, um sich auf das Rennwochenende einzuschießen. Wäre da nicht der dumme Sturz gewesen, bei dem sich der 25-jährige Spanier die rechte Speiche brach. Rins ließ sich noch am Freitag operieren und kam bereits am Samstag wieder, um während des Wochenendes weiter bei seinem Team zu sein.

Seither hat sich der zähe Spanier mit Physiotherapie wieder so weit es geht auf Vordermann gebracht. Am Wochenende wollte er es dann wissen und war mit seinem Kumpel, Moto3-Weltmeister Albert Arenas, in Andorra mit den Minibikes trainieren. Am Wochenende will er auf dem Sachsenring versuchen, wieder mit der MotoGP-Suzuki zu fahren. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Pol Espargaró feierte letzten Donnerstag, am 10. Juni, seinen 30. Geburtstag. Der Honda-Werksfahrer ist bei seinen Kollegen allseits beliebt und erhielt entsprechend viel Glückwünsche, sein Bruder kam mit seiner Famllie bei ihm vorbei. Sein größter Wunsch wäre aber sicherlich, dass er mit den Honda besser klar käme und an seine früheren Erfolge anknüpfen könnte.

STRASSENSPORT

Der ehemalige deutsche Motorradrennfahrer Jürgen Karrenberg aus dem bayerischen Penzberg feiert am 26. Juli 2021 seinen 85. Geburtstag. Vielen älteren Fans ist Karrenberg wegen seiner Erfolge in internationalen Rennen und in der Deutschen Motorradmeisterschaft in Erinnerung. Unvergessen machte ihn das Eifel-Pokal-Rennen 1960, als er sich auf dem Nürburgring nach dem Start der 250er-Klasse sofort an die Spitze setzte, wenig später auf einer noch nicht abgetrockneten Stelle stürzte, die Rennmaschine wieder von der Wiese auf die Strecke bugsierte und, mittlerweile auf dem letzten Platz liegend, am Schluss noch Siebter wurde. Heute ist Jürgen Karrenberg Ehrenvorsitzender der Interessengemeinschaft (IG) „Königsklasse", die die Internationale Zweitaktmeisterschaft veranstaltet.

Vorschau GP Deutschland

ZEITPLAN

GP von Deutschland/Sachsenring (alle Zeitangaben in MESZ)

Zeit	Klasse	Session
Freitag, 18. Juni 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 19. Juni 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 20. Juni 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 27 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 28 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 30 Rdn.

STATISTIK

GP von Deutschland/Sachsenring

Sieger 2019 (2020 kein Rennen)
Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda

Pole-Position 2019
Moto3: Ayumu Sasaki (J), Honda, 1.26,135 (= 153,4 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.23,585 (= 158,1 m/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.20,195 (= 164,7 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Can Öncü (TR) KTM, 1.26,714 (= 152,4 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.24,317 (= 156,7 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.21,228 (= 162,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Can Öncü (TR) KTM, 1.26,714 (= 152,4 km/h) (2019)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 1.24,317 (= 156,7 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.21,228 (= 162,6 km/h) (2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	115
2.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	101
3.	Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	90
4.	Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	88
5.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	78
6.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	75
7.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	54
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	44
9.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	43
22.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	139
2.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	128
3.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	101
4.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	76
5.	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	60
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	50
7.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	49
8.	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex	42
9.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	39
29.	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	2

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	120
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	81
3.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	72
4.	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	61
5.	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	58
6.	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM	57
7.	Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	55
8.	Gabriel Rodrigo (RA)	Indonesian Gresini Moto3	Honda	51
15.	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
27.	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	3

DUCATI

Ein weiterer Italiener, der vor Heimpublikum brilliert: Ducati-Jungstar Rinaldi

Der neue Held

Wenn in Italien ein Italiener auf einer Ducati gewinnt, gleicht dies einem Volksfest. Wenn in Misano auch nur eine limitierte Anzahl von Zuschauern zugelassen war: Sie feierten Michael Ruben Rinaldi frenetisch.

Von: **Imre Paulovits**

Der Boss kam persönlich. Und er sollte es nicht bereuen. Ducati-CEO Claudio Domenicali war persönlich nach Misano gekommen, um seine Motorräder und Piloten zu begutachten, und er ließ es sich nicht nehmen, mit Michael Ruben Rinaldi aufs Podest zu steigen, um sich dort vom neuen italienischen Volkshelden mit dem Siegersekt abduschen zu lassen"

Misano ist ein besonderes Pflaster für Ducati. Alle zwei Jahre findet dort das Welt-Treffen der Marke statt, und wenn es wegen Corona auch dieses Jahr ausbleiben musste, die Fans, die die limitierten Plätze auf den Tribünen einnahmen, waren zum großen Teil in Rot gekleidet. Auf dem Kurs nahe der Adria wurde in der Vergangenheit auch viel der Geschichte der Bologneser geschrieben, und da sie sowohl ihre Rennmaschinen als auch die Serienbikes dort ausgiebig testen, hat es die Konkurrenz gegen sie auch nie leicht. Aber die letzten beiden Male konnte Jonathan Rea sie doch überlisten. Der Weltmeister war auch diesmal bester Dinge, nachdem er bei der Superpole wieder einmal Schnellster war. Doch gleich im ersten Rennen zeigte der 25-jährige Michael Ruben Rinaldi, wie entschlossen er ist, vor Chef und Heimpublikum zu gewinnen. Er setzte sich mit einigen harschen Manövern an die Spitze und ließ den Weltmeister stehen. Auch Toprak Razgatlioglu ging in der Heimat des Yamaha-Werksteams entschlossen zur Sache, und Rea kämpfte so gut er konnte, aber bei einem gewaltigen Vorderradrutscher, den er gerade noch abfangen konnte, verlor er den Anschluss an seine beiden Widersacher. „Ich wünschte ich könnte sagen, ich habe von Marc Márquez gelernt, wie man es macht, aber es war pures Glück", gestand Rea. Aber auch er zog den Hut vor der Leistung von Rinaldi.

Wenn Rea mit seinem Team auch tief in die Daten versank, auch das Superpole-Race endete gleich wie das erste Rennen. Und als am Nachmittag noch einmal die gleichen drei um den Sieg stritten, war es nicht der Weltmeister, sondern Razgatlioglu, der einen Ducati-Hattrick verhinderte. „Diese Strecke ist so wichtig für Ducati, und wenn wir es schaffen, hier unser Motorrad richtig abzustimmen, fühlt es sich fantastisch an", freute sich Rinaldi. „Bei der Hitze, die beim zweiten Rennen herrschte, ist es leicht, Fehler zu machen, und ich kann Toprak nur gratulieren, wie schnell er unterwegs war. Ich bin fast gestürzt, als ich versucht habe, ihm zu folgen, so habe ich mich mit dem zweiten Platz zufriedengegeben. Aber es war auch so ein tolles Wochenende für das Team und mich." ■



DUCATI

Die drei Podest-Kandidaten: Rinaldi (#21), Razgatlioglu (#54) und Rea (#1)



DUCATI

Nachdenklicher Scott Redding: Wieder Punkte auf Weltmeister Rea verloren

Supersport-WM

Doppelsieg für Aegerter

Dominique Aegerter ist in der Form seines Lebens. Nach zwei Siegen ist er nun klarer WM-Leader. Philipp Öttl hatte es in Misano schwerer.

Von: **Imre Paulovits**

Sie sind angekommen. Die Erwartungen an die Paarung Ten Kate und Dominique Aegerter waren schon vor der Saison sehr hoch. Doch nach drei Siegen in Folge haben sie diese nun auch erfüllt. „Die Rennen folgten in kurzen Abständen, und es sind die gleichen Leute, die daheim in Holland die Weiterentwicklung betreiben, die auch hier an der Strecke sind, so war ihre Zeit limitiert", lässt Aegerter hinter die Kulissen blicken. „Sie haben trotzdem neue Elektronikteile gebracht und an der Bremse gearbeitet. In Donington soll nun ein neuer Motor kommen."



YAMAHA

Aegerter: 100. SSP-Sieger auf Yamaha

Der Schweizer ließ auch nichts anbrennen und setzte sich im ersten Rennen gleich nach dem Start in Führung und feierte Yamahas 100. Supersport-WM-Sieg. Als im zweiten Rennen Maria Herrera stürzte und im Sturzraum liegen blieb, wurde das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen. Nach dem Restart führte zwar Steven Odendaal, und Dominique Aegerter konnte ihn nicht mehr einfangen, weil der Südafrikaner aber zweimal die Streckenbegrenzung überfahren und der Long-Lap-Penalty nicht nachgekommen ist, bekam er eine Drei-Sekunden-Strafe, und Aegerter war erneut Sieger.

Philipp Öttl hatte im Winter in Misano getestet, doch bei den heißen Bedingungen passten die gesammelten Daten nicht mehr. Ein Sturz gleich im ersten freien Training tat sein Übriges, mehr als zweimal Platz 6 war für den Kawasaki-Werkspiloten gegen die Yamaha nicht drin. „Nach dem guten Test im März habe ich mir in Misano mehr erwartet", gestand Öttl. „Aber die beiden sechsten Plätze waren diesmal das Maximum, das ich rausholen konnte." ■

Superbike-WM

In der Hitze des Südens

BMW hatte es in Misano nicht leicht. Doch zumindest die Werkspiloten holten einige Top-10-Plätze und sammelten Informationen zur Weiterentwicklung der M 1000 RR.

Von: **Imre Paulovits**

Die Hitze in Misano machte es dem BMW-Superbike-Team nicht leicht. Nach den Rennen bei eher niedrigen Temperaturen fehlen einfach noch die Daten für die M 1000 RR. Doch Superpole-Spezialist Tom Sykes stellte sein Motorrad auch so auf Startplatz 5. Im ersten Rennen lag er lange auf P6, doch dann drückte sich in der vorletzten Runde Álvaro Bautista bei ihm innen rein. Der Brite wurde nach außen getragen, und auch Axel Bassani, der daheim mit seiner Ducati bestens zurechtkam, schlüpfte vorbei. So blieb Sykes schließlich P8, Michael van der Mark kam zwei Plätze hinter ihm an."



BMW

Michael van der Mark: „Hätte lieber anders Feuer gemacht"

Im Superpole-Race konnte sich Sykes immerhin auf dem siebten Platz ins Ziel retten. Im zweiten Rennen hielt sich Sykes lange auf dem sechsten Platz, doch dann wurde er bis P12 durchgereicht. Dafür schaffte es diesmal Michael van der Mark in die Top 10. Der Holländer wirkte trotzdem nicht sehr glücklich. „Ich denke, mit diesem Ergebnis sollten wir nicht allzu sehr zufrieden sein", knirschte van der Mark. „Im Superpole-Rennen habe ich einen Fehler gemacht, im zweiten Rennen dauerte es zu lange, bis ich nach vorne kam." Tom Sykes hatte trotz allem zum Schluss sein gewohntes breites Grinsen drauf. „Nach dem Superpole-Rennen hatte ich gedacht, dass wir ein gutes Gefühl haben, aber ich musste im zweiten Rennen feststellen, dass es uns in den Bereichen, wo ich eigentlich stark bin, fehlt. Weiter hinten als auf als Platz 7 sollte ich nicht sein, aber wir haben etwas probiert, das nicht wirklich funktioniert hat. Doch immerhin haben wir so einige Informationen mehr gesammelt."

Das BMW-Superbike-Team testet nun diese Woche in Navarra, bevor sie sich auf ihr Heimrennen im britischen Donington vorbereiten. ■

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Ex-Weltmeisterin Ana Carrasco hat nach der Rückkehr von ihrer heftigen Rückenoperation im Vorjahr gezeigt, dass sie auch jetzt, wo die kleinste Supersport-Klasse immer leistungsdichter wird und junge Talente aus der ganzen Welt nachrücken, nichts von ihrer Konkurrenzfähigkeit verloren hat. Im zweiten Rennen in Misano holte sie ihren ersten Sieg seit Portimão im letzten August. Die 24-jährige Spanierin setzte sich im Endspurt gegen den Brasilianer Maikon Kawakami durch. Das erste Rennen gewann Adrian Huertas vor Tom Booth-Amos. Und wenn Huertas im zweiten Lauf auch nur Zehnter wurde, der Brite wurde diesmal nur 17., so ist Huertas nun wieder WM-Leader.

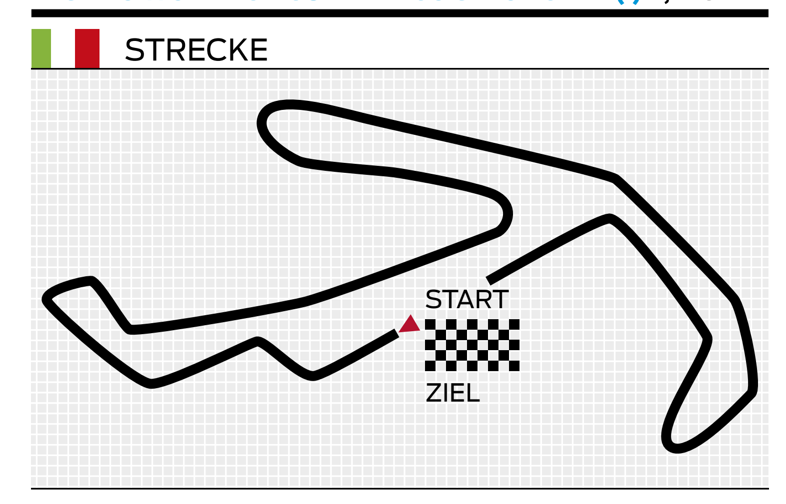
GESPANN-WM

Nach einjähriger Pause wegen der Corona-Pandemie fahren die WM-Seitenwagen wieder. Beim Auftakt in Le Mans eröffneten die Titelverteidiger Tim Reeves und Kevin Rousseau gleich mit einem Sieg. Von Startplatz 3 aus setzten sie sich sofort an die Spitze und konnten einen Vorsprung aufbauen, bis die Verfolger Markus Schlosser/Marcel Fries in den letzten Runden noch einmal herankamen. Doch Reeves/Rousseau verteidigten ihre Führung.
Im zweiten Rennen am Samstag übernahmen Reeves/Rousseau ebenso schnell die Führung. In einem harten Kampf gegen Schlosser/Fries gaben sie sich in der achten Runde zunächst mit Rang 2 zufrieden, blieben aber dicht an der Spitze. Doch dann brach sechs Runden vor dem Rennende unglücklicherweise ihr Schalthebel ab. Nichtsdestotrotz retteten Reeves/Rousseau im fünften Gang fahrend über die finalen Runden noch den fünften Platz und damit wichtige Punkte im Kampf um die Titelverteidigung. Schlosser/Fries führen nun in der Gesamtwertung mit 45 Punkten vor Reeves/Rousseau (36).

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MISANO WORLD CIRCUIT MARCO SIMONCELLI (I) 4,226 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.33,416
2.	Razgatlioglu	1.33,515
3.	Redding	1.33,534
4.	Rinaldi	1.33,678
5.	Sykes	1.33,860
6.	Lowes	1.33,897
7.	Mahias	1.33,924
8.	Bassani	1.34,012
9.	Bautista	1.34,217
10.	Davies	1.34,453
11.	Locatelli	1.34,464
12.	Haslam	1.34,520
13.	Van der Mark	1.34,674
14.	Nozane	1.34,677
15.	Folger	1.34,892
16.	Rabat	1.35,156
17.	Viñales	1.35,622
18.	Ponsson	1.35,909
19.	Cavalieri	1.36,465
20.	Cresson	1.38,365

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	149 Punkte
2.	Razgatlioglu	129
3.	Redding	104
4.	Lowes	88
5.	Rinaldi	82
6.	Gerloff	59
7.	van der Mark	52
8.	Sykes	51
9.	Davies	48
18.	Folger	8

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	153 Punkte
2.	Kawasaki	149
3.	Yamaha	132
4.	BMW	67
5.	Honda	51

ERGEBNIS 1. RENNEN

Misano (I) – 12. Juni 2021 7. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 21 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 48 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	33.23,457	1.34,688	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+3,657	1.34,894	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+5,104	1.34,476	16
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+10,247	1.35,034	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+13,474	1.35,253	11
6.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+14,766	1.35,479	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+15,587	1.35,460	9
8.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+16,694	1.35,540	8
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+23,612	1.35,561	7
10.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+28,364	1.36,026	6
11.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+28,699	1.36,129	5
12.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+31,757	1.35,623	4
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+35,395	1.36,167	3
14.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+35,603	1.36,083	2
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	21	+38,372	1.36,394	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Misano (I) – 13. Juni 2021 9. WM-Lauf; 88,746 km über 21 Rdn. à 4,226 km; 22 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 49 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	33.24,487	1.34,852	25
2.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+1,286	1.34,877	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+2,987	1.34,975	16
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	21	+9,102	1.35,041	13
5.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+10,695	1.35,243	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+13,117	1.35,241	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+17,621	1.35,735	9
8.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+17,893	1.35,524	8
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+22,458	1.35,656	7
10.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+25,118	1.35,918	6
11.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+27,107	1.36,018	5
12.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	21	+28,353	1.35,925	4
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+33,391	1.36,239	3
14.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+38,817	1.36,674	2
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	21	+43,046	1.36,306	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Misano (I) – 13. Juni 2021
8. WM-Lauf; 42,260 km über 10 Rdn. à 4,226 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	15.50,711 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,485 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,865 s
4.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+2,419 s
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,671 s
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+7,448 s
7.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+10,560 s
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+13,102 s
9.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+13,110 s
10.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+16,348 s
11.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+18,585 s
12.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+20,167 s
13.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+20,796 s
14.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	+21,207 s
19.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+37,066 s

SUPERSPORT-WM

Misano (I) – 13. Juni 2021
5. WM-Lauf; 76,068 km über 18 Rdn. à 4,226 km; 33 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 49 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.50,011 min
2.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+1,064 s
3.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+1,389 s
4.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+5,040 s
5.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+5,071 s
6.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+10,283 s
7.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+10,438 s
8.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+10,728 s
9.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+11,547 s
19.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+40,576 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	119 Punkte
2.	Odendaal	102
3.	Bernardi	82
4.	Öttl	72
5.	Cluzel	65
9.	Krummenacher	35
23.	Frossard	3

SUPERSPORT-WM

Misano (I) – 13. Juni 2021
6. WM-Lauf; 50,712 km über 12 Rdn. à 4,226 km; 26 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 31 Grad, Asphalt 47 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	19.54,701 min
2.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+0,807 s
3.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+0,926 s
4.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+2,051 s
5.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+2,818 s
6.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+4,983 s
7.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+5,243 s
8.	Marc Alcoba (E)	Yamaha YZF R6	+5,919 s
9.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+7,623 s
10.	Hannes Soomer (EST)	Yamaha YZF-R6	+11,577 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	125 Punkte
2.	Kawasaki	82
3.	MV Agusta	20

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I) – 12. Juni 2021
3. WM-Lauf; 63,390 km über 15 Rdn. à 4,226 km; 42 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 46 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	27.53,006 min
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,186 s
3.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,230 s
4.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+1,867 s
5.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+1,950 s
6.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+2,078 s
7.	Vicente Pérez Selfa (E)	Yamaha YZF-R3	+2,447 s
8.	Bruno Ieraci (I)	Yamaha YZF-R3	+2,601 s
9.	Filippo Maria Palazzi (I)	Yamaha YZF-R3	+2,631 s
10.	Victor Rodriguez Nuñez (E)	Kawasaki Ninja 400	+2,684 s

SUPERSPORT-300-WM

Misano (I) – 13. Juni 2021
4. WM-Lauf; 63,390 km über 15 Rdn. à 4,226 km; 40 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 33 Grad, Asphalt 50 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ana Carrasco (E)	Kawasaki Ninja 400	28.01,868 min
2.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,232 s
3.	Samuel di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,903 s
4.	Gabriele Mastroluca (I)	Yamaha YZF-R3	+0,968 s
5.	Dorren Loureiro (ZA)	Kawasaki Ninja 400	+1,133 s
6.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+1,383 s
7.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+2,416 s
8.	Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+2,459 s
9.	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	+3,861 s
10.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+4,090 s

WM-STAND FAHRER

1.	Huertas	72 Punkte
2.	Booth-Amos	65
3.	Carrasco	42
4.	Okaya	42
5.	Kawakami	37
6.	Di Sora	35
7.	Orradre	33

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	100 Punkte
2.	Yamaha	64
3.	KTM	9

NACHRICHTEN

TOURIST TROPHY

Wenn die Tourist Trophy 2020 und 2021 wegen Corona auch abgesagt werden musste, so waren die Veranstalter nicht untätig. Für die Rückkehr 2022 und die Folgejahre ist ein umfangreiches Marketing-Programm geplant, um das älteste aktive Motorradrennen der Welt noch attraktiver zu machen. So wird es eine Online-Liveübertragung geben und Dokumentationen. Nach dem Vorbild der Superbike-WM soll ein TT Fan Park mit Show-Bühne aufgebaut werden. Die TT Zero fällt weg, ab 2023 wird es in allen Klassen zwei Rennen geben. Bei den Gespannen werden Zweizylinder bis 950 ccm zugelassen.

Superbike-WM

Es läuft weiter zäh für Folger

Jonas Folger und sein Bonovo-MGM-Team kamen mit viel Enthusiasmus nach Misano. Doch die Probleme, die ihn in den ersten beiden WM-Runden geplagt hatten, konnten sie auch dort nicht lösen, der Bayer verpasste knapp die Punkteränge.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn es die MGM-Truppe auch schaffte, die BMW M 1000 RR ständig zu verbessern, und auch der 27-jährige Bayer ständig schneller wurde, beim Niveau und der Leistungsdichte der Superbike-WM kann man sich nicht die geringste Schwäche erlauben. Folger sucht weiter nach dem entscheidenden Schritt in der Abstimmung, der ihm das Vertrauen gibt, voll an seine Grenzen zu pushen.

Am Freitag arbeitete der amtierende IDM-Superbike-Meister mit seiner Truppe hauptsächlich an der Abstimmung und probierte viele Dinge, um einen Weg nach vorn zu finden. „Wir haben in FP1 ein anderes Setting probiert als das, was ich bisher benutzt habe, und das an das Werksteam angepasst war, um zu schauen, ob das für uns funktioniert“, erklärte Folger. „Leider war das am Ende nicht ideal. In FP2 sind wir wieder auf das Setting von Estoril zurückgegangen, was dann etwas besser gepasst hat. Dadurch war mein Vertrauen wieder größer, im Kurvenwechsel schneller in Schräglage zu gehen. An der Elektronik haben wir auch noch etwas verstellt.“ Aber er gab auch gleich zu: „Wir haben noch nicht den großen Schritt gemacht, den wir uns erhoffen, aber zumindest einmal einen Schritt in die richtige Richtung.“

Immerhin konnte sich Folger im dritten freien Training bis auf P23 verbessern, die Superpole brachte ihm den 15. Startplatz ein. Von dort hatte er ein turbulentes erstes Rennen, bei dem er den letzten Punkterang um ganze 0,16 Sekunden verpasste. Im Superpole-Rennen musste er seinem direkt vor ihm gestürzte Markenkollegen Michael van der Mark ausweichen, kam dabei ins Kiesbett und musste sich ganz vom Ende des Feldes wieder nach vorne kämpfen. Dabei gingen ihm bei der kurzen Renndistanz schnell die Runden aus. Im zweiten Rennen war Folger schon auf dem Weg zu P12, als er vier Runden vor Schluss einen bösen Highsider hatte, den er gerade noch halten konnte. So fiel er wieder auf Platz 16 zurück. „Das letzte Rennen war eigentlich das beste, besonders was unseren Speed angeht“, fasste Folger das Wochenende zusammen. „Ich bin fast das ganze Rennen hinter dem Japaner Nozane gefahren, und wir konnten sogar noch zu Tom Sykes aufholen. Ohne den Highsider wären sicherlich Punkte drin gewesen.“ ■



MGM

Jonas Folger und die BMW M 1000 RR: Großer Schritt in der Abstimmung gesucht



MGM

In guter Gesellschaft: Jonas Folger (#94) vor Nozane, van der Mark und Sykes



Gemeinsam stark

Der Zusammenschluss von Yoshimura Suzuki mit SERT hat sich bezahlt gemacht: Als nahezu einziges Team fuhren sie bei den 24 Stunden von Le Mans fehlerlos. Sylvain Guintoli, Xavier Siméon und Gregg Black siegten mit acht Runden Vorsprung.

Von: **Toni Börner**

Dabei war die Mannschaft von Manager Damien Saulnier keineswegs auf Pech bei der Konkurrenz angewiesen. Selbst die Pole-Sitter von YART Yamaha hatten auf der Strecke nicht wirklich eine Antwort auf die Zeiten der drei GSX-R-Asse. „Wir stehen mit Yoshimura erst am Anfang unserer Zusammenarbeit und arbeiten trotzdem schon perfekt zusammen", strahlte Saulnier. „Yoshimura bringt die Erfahrung aus den 8-Stunden-Rennen, SERT aus den 24ern – das heißt, dass wir schnell und zuverlässig sein können." Von den 855 gefahrenen Runden war SERT nur bei deren 36 nicht in Führung! Überragend auch ihre Gesamtboxen-Zeit von nur knapp 33 Minuten. „Seit Jahren renne ich diesem Sieg hinterher – hier ist er nun endlich!", freute sich Gregg Black, der seine vierte Saison für SERT fährt. Noch einer, der sich freuen konnte: „Mein Vater ist schon vor einigen Jahren für SERT gefahren", berichtete Xavier Siméon.

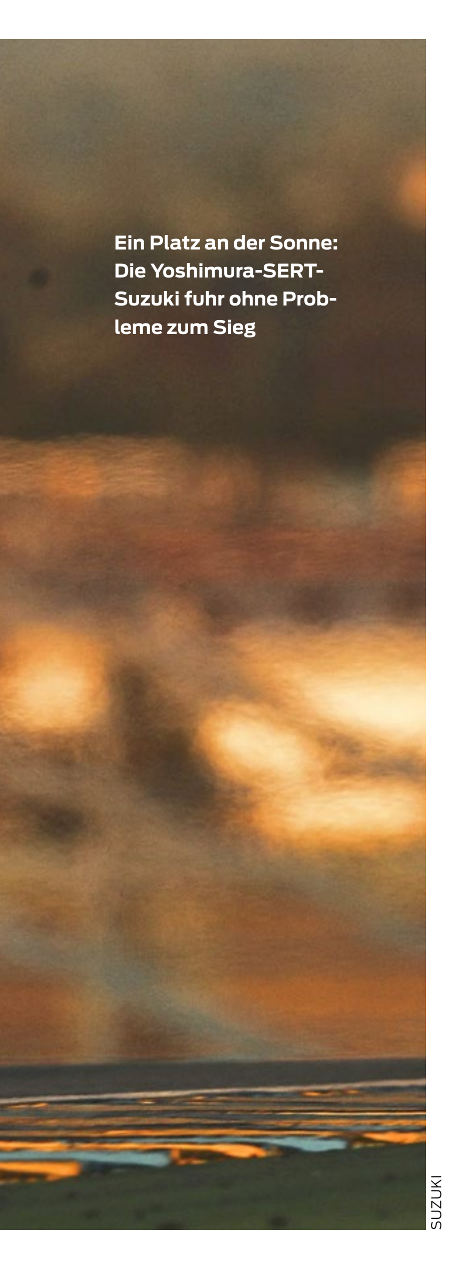
Frühes Aus für YART

Yoshimura SERT waren die Einzigen, die eben keine Probleme und kein Pech hatten – dafür die Konkurrenz zuhauf. YART Yamaha mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa stand auf der Pole-Position, doch die R1M wollte nicht anspringen und man musste sich erst zurück nach vorn kämpfen. Dann war Canepa nach seiner Fußverletzung im direkten Stint-Vergleich den Zeiten von Sylvain Guintoli einfach nicht gewachsen. Und schließlich streikte bereits nach zehneinhalb Stunden der Motor. Das war das Aus, Boxentor runter. Zwar versuchten die Mannen von Mandy Kainz, das Triebwerk noch zu reparieren, doch das war aussichtslos. „Unser Plan war, das Rennen zu kontrollieren und der Suzuki bei den heißen Temperaturen am Tag zu folgen", so Kainz. „Wir wussten, dass unsere Zeit in der Nacht und bei kühlerem Wetter kommt, das hatten wir schon im Warmup gezeigt. Aber wir haben es leider nicht in die Nacht geschafft. Jetzt müssen wir in Estoril gewinnen."

> „Wir wussten, dass unsere Zeit bei kühlerem Wetter in der Nacht kommt. Aber wir haben es leider nicht bis in die Nacht geschafft. Jetzt müssen wir in Estoril gewinnen."
>
> Mandy Kainz

Rang 2 ging an Jeremy Guarnoni, David Checa und Erwan Nigon auf der SRC Kawasaki, die ihr Rennen vor allem in der Box an SERT verloren. Mit Rang 3 zeigte das BMW-Werksteam die größte Aufholjagd des Feldes. Nach dem Start hatte Reiterberger noch Führungsmeter gesammelt, stürzte aber nach der ersten Safety-Car-Phase. Es folgten einige Boxenstopps und ein Problem mit der Drosselklappe. Doch dann lief die neue M 1000 RR wie am Schnürchen. „Ich bin sehr stolz auf das Ergebnis", so Team-Manager Werner Daemen. „Am Anfang haben wir acht, neun Runden verloren – dann haben alle einen tollen Job gemacht und zurückgeschlagen. Der dritte Platz war besser als das, was wir nach den ersten Runden erwarten durften."

Das Team Bolliger Switzerland freute sich im Ziel mit Platz 4 noch über die beste Le-Mans-Platzierung seit Jahren. Während



Ein Platz an der Sonne: Die Yoshimura-SERT-Suzuki fuhr ohne Probleme zum Sieg

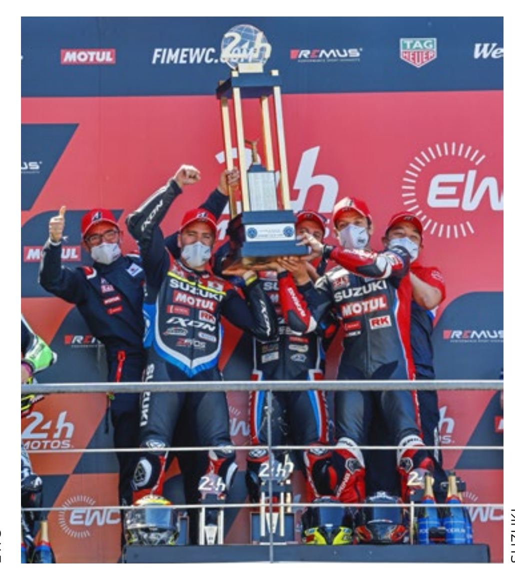
SUZUKI



EWC



ERC-Ducati: Über die 24 Stunden gekommen und in den Top 10



SUZUKI

Erfolgreicher Beginn: Yoshimura-SERT auf Podest



EWC

BMW Motorrad: Nach Sturz und viel Reparaturarbeit zu Beginn tolle Aufholjagd bis aufs Podest

die Boxencrew wie das berühmte Schweizer Uhrwerk gearbeitet hatte, spulten Jan Bühn, Jesper Pellijeff und Ondrej Jezek munter ihre Runden ab. Doch es sollte nicht sein: Nach der technischen Kontrolle wurde die Mannschaft aus der Wertung genommen und disqualifiziert – der Tank hätte nicht dem Reglement entsprochen. Damit rückte National Motos Honda auf Rang 4 vor – und gewann so die Superstock-Klasse.

Ducati hält

ERC Endurance Ducati brachte mit Louis Rossi, Etienne Masson und Mathieu Gines die Panigale V4R nicht nur ins Ziel, sondern auch noch in die Top 10. Dabei hatte man sich von Platz 40 wieder nach vorn kämpfen müssen, als Rossi einen Sturz zu verzeichnen hatte und es dann ein Problem mit der Spritzufuhr gab. Aber die Bologna-Rakete hielt – vor allem auch durch die gute Vorbereitung von Team-Boss Uwe Reinhardt und Cheftechniker Ingo Nowazcyk. „Natürlich sind wir hier, weil wir um Podeste und Siege kämpfen wollen“, so Reinhardt. „Aber diese Zielankunft nach 24 Stunden, das ist schon mal ein erster Sieg für uns.“ 36 Runden verlor man am Ende auf die Sieger – noch eine Menge Holz. Doch die Panigale V4 ist eine absolute Waffe – selbst die Top-Teams hatten beim Überrunden auf den Geraden absolut keine Chance. Schade, dass keine Fans in den Genuss dieses Sounds kommen durften. Und dass eine Ducati mit einem deutschen Team 24 Stunden durchhält, war vor nicht allzu langer Zeit noch undenkbar.

Mit Platz 12 gelang Manfred Kremer mit seiner Motobox-Kremer-Mannschaft ein Saisonauftakt nach Maß: Geoffroy Dehaye, Stefan Ströhlein und Benjamin Colliaux wurden zweitbestes deutsches Team. Aber nach dem Aus von Penz13 und WSB-Racing sowie dem Abgang von GERT56 in die IDM ist in der Langstrecken-WM nicht mehr viel an deutschen Enthusiasten übrig geblieben. Dabei wäre sicher Bedarf an mehr Teams da. Und der Stellenwert der Endurance-WM wird dadurch deutlich, dass mit Mikhalchik und Florian Alt gleich zwei IDM-Titelanwärter die Superbike-Läufe in Most sausen ließen. Hoffnung gibt es aber. „Sobald wieder Fans zugelassen sind, fahre ich wieder in Le Mans“, verspricht Denis Hertrampf vom gleichnamigen Rennstall, der sowohl EWC als auch IDM betreibt und lebt. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

24 Stunden von Le Mans 1. WM-Lauf; 3578,175 km, 855 Rdn. à 4,185 km; 46 Teams gestartet, 31 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Yoshimura SERT (Black/Siméon/Guintoli)	Suzuki	24:00:26.817
2.	Webike SRC Kawasaki France (Guarnoni/Nigon/Checa)	Kawasaki	+8 Rnd.
3.	BMW Motorrad EWC (Reiterberger/Mikhalchik/Forés)	BMW	+13 Rnd.
4.	National Motos (Egea/Antiga/Trueb)	Honda	+25 Rnd.
5.	BMRT 3D MAXXES NEVERS (Loiseau/Hardt/Pilot)	Kawasaki	+27 Rnd.
6.	No Limits Motor Team (Scassa/Masbou/Calia)	Suzuki	+28 Rnd.
7.	VRD Igol Experiences (Alt/Marino/Terol)	Yamaha	+29 Rnd.
8.	ERC Endurance Ducati (Gines/Rossi/Masson)	Ducati	+36 Rnd.
9.	F.C.C. TSR Honda France (Hook/Takahashi/Di Meglio)	Honda	+39 Rnd.
12.	Motobox Kremer Racing #65 (Dehaye/Ströhlein/Colliaux)	Yamaha	+45 Rnd.

WM-STAND TEAMS

1.	Yoshimura SERT	64 Punkte
2.	SRC Kawasaki	48
3.	BMW Motorrad EWC	44
4.	F.C.C. TSR Honda	36
5.	VRD Igol Experiences 333	32

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	41 Punkte
2.	Suzuki	40
3.	Kawasaki	33
4.	BMW	28
5.	Ducati	21

DINO EISELE

Keine Gnade: In der Königsklasse werden die Karten gerade neu gemischt

Wenn nicht jetzt, wann dann

In erster Linie ging es bei der zweiten IDM-Runde in Most darum, einen neuen Tabellenführer zu finden. Denn der bisherige Spitzenreiter Ilya Mikhalchik fehlte und war wie auch Florian Alt in der Endurance-WM eingespannt.

Von: **Anke Wieczorek**

Punkte sammeln um jeden Preis, lautete die Devise in der Abwesenheit der beiden BMW-Titelfavoriten. Marc Moser (Bonovo Action by MGM) holte auf Yamaha die Pole Position, Dominic Schmitter (Hess Racing) und Valentin Debise (Kawasaki Weber Motos Racing) teilten sich die Rennsiege. Yamaha entriss damit BMW die Führungsrolle. Doch der deutsche Hersteller wurde noch mehr gedemütigt, denn auch der zweite Platz ist nun anderweitig belegt, nämlich von Kawasaki. Bester BMW-Pilot ist Luca Grünwald auf Rang 5. Der Bayer vom taufrisch in die Königsklasse eingestiegenen Kiefer Racing Team hatte eigentlich den ersten Lauf deutlich gewonnen, aber der Sieg wurde ihm bei der technischen Kontrolle aberkannt. Seine S 1000 RR war zwar nur knapp ein Kilo, aber laut Reglement eben doch zu leicht.

Sieger Schmitter ließ es sich nicht nehmen, die erste Kurve öffentlich anzuprangern. „Sie ist brandgefährlich.“ Im Juli gastiert auch die Superbike-Weltmeisterschaft erstmals auf der Strecke. Und tatsächlich kegelte es in allen Klassen in der Runde an dieser Stelle Fahrer aus dem Feld. Wie zum Beispiel Pole-Setter Moser, der von Pepijn Bijsterbosch umgeworfen wurde.

Valentin Debise sah das genauso, aber in ihm steckt ein Tier. „Er ist wie ein Rennpferd, das man ins Gatter steckt, loslässt und dann wieder einfangen muss“, sagt selbst Teamchef Emil Weber über ihn. Debise wurde von Kawasaki als Titeljäger eingekauft. Zu Beginn sah das noch nicht so zielführend aus, da dominierte der Doppelstarter in der Supersport-600-Klasse, aber nun hat sich das Blatt gewendet. Im Rennen dreht der Franzose völlig ab.



DINO EISELE

Erster Kawasaki-Superbike-Sieg: Debise ist das beste Pferd im Stall der Grünen

Honda feilt an den Details

Alex Polita hält auf dem siebten Tabellenrang die Honda-Flagge hoch. Er reißt mit der CBR 1000 RR-R keine Bäume aus. HRP-Teamchef Jens Holzhauer bleibt noch entspannt, wenn er sagt: „Wir sind fünf Zehntel schneller als 2019. Auch wenn die Konkurrenz eine ganze Sekunde zugelegt hat – ich kann es nicht ändern. Unser Motorrad muss noch entwickelt werden.“

Der bisherige Klassenprimus Ilya Mikhalchik ist durch die Aufholjagd der Gegner auf den neunten Tabellenrang abgerutscht. Wenn er dieses Jahr seinen dritten Titel holen will, muss er sich sputen und darf sich keinen Fehler leisten. Auch für Florian Alt ist der Kampf um die Spitze nicht komplett abgehakt. Für die Meisterschaft war sein Fehlen in Most sehr kontraproduktiv. Andererseits hätte Alt in dem französischen Team, in dem er die Endurance-WM fährt, den Hut nehmen können, wenn er nicht angetreten wäre. Die 24-Stunden von Le Mans sind für die Franzosen das wichtigste Rennen des Jahres.

Ducati in der Eifel am Start

Die nächste IDM-Superbike-Runde wird vom 16. bis 18. Juli auf dem Nürburgring im Rahmen des Truck-Grand-Prix gezündet. Voraussichtlich ist dann auch Ducati mit von der Partie. HRT-1000-Boss Denis Hertrampf bereitet eine Panigale V4R vor, die bei einem Gastauftritt von Daniel Kartheininger bewegt werden soll. Ein gewisser Aufwand ist noch nötig. Kartheininger hat das Motorrad bei Testfahrten geschrottet, ein neues ist nicht verfügbar. Am Samstag ist ein Rahmen als Einzelteil geliefert worden. ■


DINO EISELE

IDM Supersport 600

Es wird immer enger

Patrick „Pax" Hobelsberger gewann beide IDM-Supersport-600-Läufe. Jetzt führt er die Gesamtwertung punktgleich mit Valentin Debise an.

Auf trockener Piste kann sich „Pax" nur selbst schlagen. Im ersten Lauf fehlten ihm die größten Gegner. Dino Iozzo hatte in der ersten Kurve Gabriel Noderer, Martin Vugrinec und sogar den eigenen Teamkollegen Rob Hartog abgeräumt. Hobelsberger gewann beide Rennen mit reichlich acht Sekunden Vorsprung. Supersport-WM-Pilot Thomas Gradinger hofft nach der Trennung vom Team auf einen Neuanfang als Stammfahrer in einem anderen Team. Es ist nicht so, dass er nichts vorzuweisen hätte, so zum Beispiel die Pole-Position in Aragón. Aber der Österreicher hat derzeit keine Angebote, also hält er sich für die IDM fit. Er hat sich am Wochenende sogar noch als permanenter Fahrer eingeschrieben, damit er punkteberechtigt ist. Hätte sich Gradinger an die Regeln gehalten, hätte er sogar schön hamstern können. Doch aus Angst, dass ihm das gleiche Schicksal wie Grünwald in der Superbike-Klasse drohen könnte, ließ er in der Startaufstellung nachtanken, um schwerer zu sein. Aber das Tanken auf dem Grid ist verboten. Es folgte die Disqualifikation. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SSP 300: FOTO-FINISH

Zwei Rennen, zwei Foto-Finishs. Walid Kahn gab einen Auftritt in der IDM Supersport 300 im Freudenberg Team. Der Belgier saß anderthalb Jahre lang auf keinem Rennmotorrad, setzte sich im ersten Lauf aber in einer Sechsergruppe als Gewinner durch. Teamkollege und Titelverteidiger Lennox Lehmann rückte das Ergebnis aber mit einem Sieg in Lauf 2 für sich gerade. Sein Abstand zum nachfolgenden Dirk Geiger, der ebenso ein Teamkollege ist: 0,017 Sekunden. Trotz der KTM-Armada werden der zweite und vierte Tabellenrang von Kawasaki-Fahrern belegt.

IDM SIDECAR: GÄSTE VORN

Für die vom Aussterben bedrohten 1000-ccm-Gespanne gibt es auch in der IDM Sidecar keine Wertung mehr. Das hinderte das letztjährige Meisterteam Mike Roscher/Anna Burkard im LCR-F1-Gespann nicht daran, zwei grandiose Vorstellungen abzuliefern: zwei Siege vor dem IDM- und WM-eingeschriebenen Team Josef Sattler/Luca Schmidt im Adolf RS F1 mit 600 ccm. Normalerweise hätten die beiden bei der WM sein sollen, aber Sattler ist nach seinem Trainingsunfall noch immer nicht fit und würde die WM-Distanzen nicht durchstehen.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Most (CZ): 13.06.2021; 3. IDM-Lauf; 67,392 km über 16 Runden; 19 Fahrer gestartet, 16 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	25.40,411
2.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+0,447
3.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+0,635
4.	Vladimir Leonov (RU)	Yamaha	+8,131
5.	Philipp Steinmayr (A)	Yamaha	+11,751

Most (CZ): 13.06.2021; 4. IDM-Lauf; 67,392 km über 16 Runden; 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	25.34,276
2.	Dominic Schmitter (CH)	Yamaha	+0,905
3.	Luca Grünwald (D)	BMW	+1,180
4.	Bastien Mackels (B)	Yamaha	+1,731
5.	Vladimir Leonov (RU)	Yamaha	+5,404

IDM-STAND

1.	Schmitter	76 Punkte
2.	Debise	62
3.	Mackels	58
4.	Leonov	50
5.	Grünwald	41
6.	Puffe	38
7.	Polita	38
8.	Moser	35
9.	Mikhalchik	34
10.	Steinmayr	26
11.	Thöni	21
12.	Fetz	15
13.	Brink	12
14.	Bijsterbosch	11
15.	Schmidt	11

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Most (CZ): 12.06.2021; 3. IDM-Lauf; 58,968 km über 14 Runden; 27 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	22.48,042
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+8,617
3.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha	+13,510
4.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+14,094
5.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+20,493

Most (CZ): 13.06.2021; 4. IDM-Lauf; 42,212 km über 10 Runden; 27 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	16.15,725
2.	Martin Vugrinec (HR)	Yamaha	+8,371
3.	Max Enderlein (D)	Yamaha	+8,371
4.	Valentin Debise (F)	Kawasaki	+8,450
5.	Glenn Van Straalen (NL)	Kawasaki	+8,531

IDM-STAND

1.	Hobelsberger	76 Punkte
2.	Debise	76
3.	Vugrinec	46
4.	Hartog	41
5.	Brenner	32
6.	Van Straalen	32
7.	Beinlich	31
8.	Iozzo	29
9.	Enderlein	27
10.	Kofler	23
11.	van der Voort	23
12.	Velthuizen	22
13.	Gradinger	20
14.	Kohnen	15
15.	Jähnig	13

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Most (CZ): 13.06.2021; 3. IDM-Lauf; 46,332 km über 11 Runden; 26 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	20.05,183
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,001
3.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+0,409
4.	Luca de Vleeschauwer (NL)	Kawasaki	+0,647
5.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+1,338

Most (CZ): 13.06.2021; 4.. IDM-Lauf; 46,332 km über 11 Runden; 27 Fahrer gestartet, 22 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lennox Lehmann (D)	KTM	20.01,944
2.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,017
3.	Luca de Vleeschauwer (NL)	Kawasaki	+0,129
4.	Toni Erhard (D)	Kawasaki	+0,309
5.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,375

IDM-STAND

1.	Lehmann	90 Punkte
2.	Siebdrath	59
3.	de Vleeschauwer	58
4.	Geiger	44
5.	Khan	36
6.	Smits	36
7.	Winkler	36
8.	Erhard	29
9.	Doornenbal	27
10.	Beinlich	22
11.	Svendsen	20
12.	Szamado	17
13.	Licciardi	16
14.	Feigl	15
15.	Molenaar	12

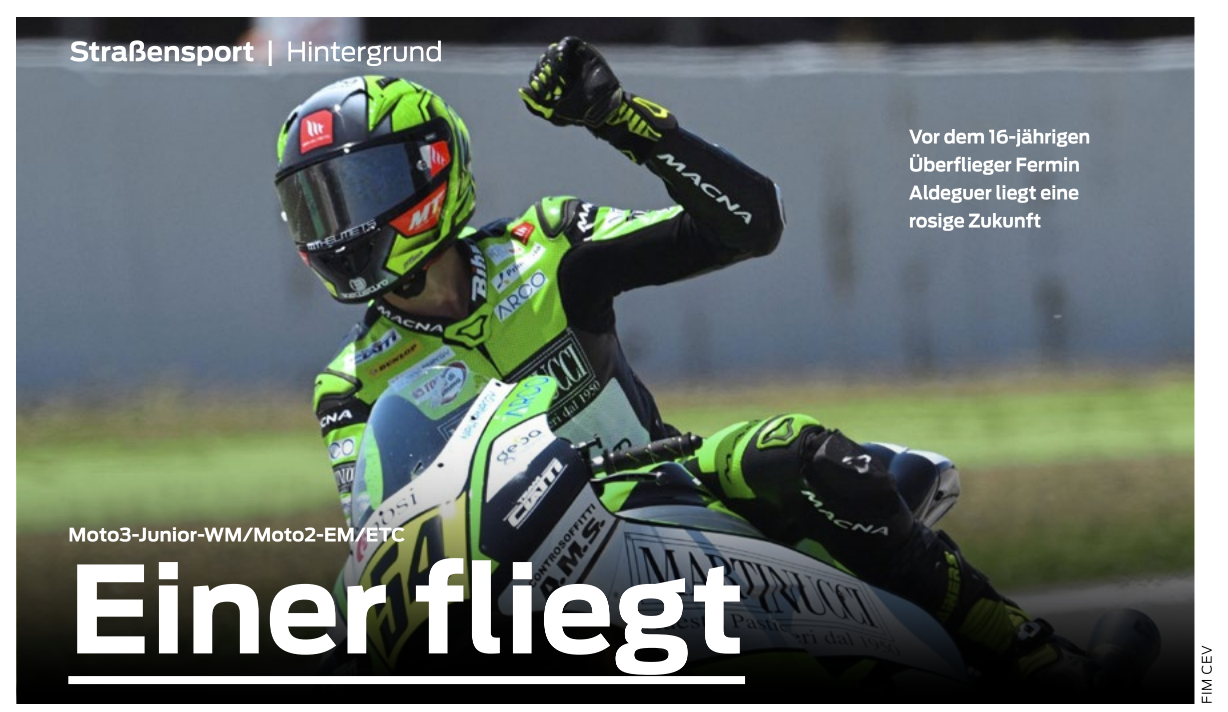
ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Most (CZ): 12.06.2021; 1. + 2. DM-Lauf; 50,544 km über 12 Runden; 12 Teams gestartet, 11 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Roscher/Burkard (D/CH)	LCR-F1-1000	20.51,784
2.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS	+2,937
3.	Grabmüller/Bidault (A/F)	LCR F1	+53,866
4.	Schwegler/Kopecky (D/CZ)	LCR F1RS	+1.03,135
1.	Roscher/Burkard (D/CH)	LCR-F1-1000	21.08,541
2.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS	+4,228
3.	Schwegler/Kopecky (D/CZ)	LCR-F1	+36,901

IDM-STAND

1.	Sattler	50 Punkte
2.	Schwegler	36
3.	Grabmüller	31
4.	Zimmermann	26
5.	Kirmeswenger	26
6.	Kapeller	20
7.	Rutz	17
8.	Nicholls	15
9.	Kranenburg	13
10.	Remse	10



Vor dem 16-jährigen Überflieger Fermin Aldeguer liegt eine rosige Zukunft

FIM CEV

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Einer fliegt

In der Moto2-EM herrscht eine Zwei-Klassen-Gesellschaft. Auf der einen Seite steht Fermin Aldeguer, auf der anderen Seite der Rest des Feldes. Lukas Tulovic behauptete sich in Barcelona als Dritter innerhalb der Fronten.

Von: **Anke Wieczorek**

Die spanische Nachwuchshoffnung Fermin Aldeguer scheint die Konkurrenz nach Belieben zu dominieren. Kein Weg wird an ihm vorbeiführen. Mit sieben Sekunden Vorsprung ein Moto2-Rennen zu gewinnen, ist schon ein starkes Stück. Dirk Reissmann, der Team-Manager des deutschen Liqui Moly Intact SIC Racing Teams, hat das Thema schon mit seinen Fahrern Lukas Tulovic und Adam Norrodin besprochen, denn auch der Sachse hat längst bemerkt, dass das Naturphänomen Aldeguer ein wirklich starkes Kaliber ist: „Wer beim Grand-Prix-Einsatz in Mugello auf Platz 12 fährt und die Strecke nicht einmal kennt, der hat etwas auf dem Kasten."

Reissmann findet, dass der 16-jährige Senkrechtstarter schon jetzt ein qualitativ guter GP-Fahrer ist. Und es kursieren bereits schwindelerregende Zahlen von Teams auf dem Markt, die sich den Knaben für die kommende GP-Saison sichern wollen. Reissmann hält trotz des schon jetzt hoch gehandelten Teenagers an seinem Wunsch fest, dass Tulovic in diesem Jahr einen EM-Sieg holt. „Ein zweiter Platz kann ganz sicher gelingen. Wenn Alonso López nur ein kleines Stückchen wackelt, ist Lukas vorbei. Im Training war Alonso hinter Lukas und ist gestürzt. Und vielleicht kann Lukas ja dann auch den Aldeguer mal ein bisschen stören. Man muss ja ein paar Wünsche haben." Die Rundenzeiten des Moto2-EM-Feldes waren beachtlich, auch Tulovic erhielt viel Respekt. Es sieht so aus, als würde das Konzept, das in seinem Team gefahren wird, auf fruchtbaren Boden fallen. Zumindest sehe man laut Reissmann schon eine Entwicklung beim Sorgenkind des letzten Jahres: „Lukas hat mental an sich gearbeitet und vieles dazugelernt. Er könnte bald die ersten Stufen auf der Leiter geschafft haben. Wenn er so weitermacht, kann dieses Jahr noch einiges passieren. Neuerdings hinterfragt er auch viele Dinge." In der im Feld integrierten Superstock-Abteilung meldete sich der in Valencia schwer gestürzte Leon Orgis zurück und kam im ersten Lauf sogar vor seinem Bruder Kevin ins Ziel.

Tonn lässt Punkte liegen

In der prall gefüllten Moto3-Junior-WM holte sich der Schweizer Noah Dettwiler zwei Punkte auf der KTM. Wie gewohnt ging es äußerst eng zu in der kleinen Klasse. Nur 18 von 33 gestarteten Fahrern wurden im zweiten Lauf abgewunken.

Im European Talent Cup gab es nur ein Rennen. Philipp Tonn warf seine Chancen auf viele Punkte sechs Runden vor dem Ende in den spanischen Kies. Der 15-Jährige hatte gleich nach dem Start über zehn Plätze gutgemacht und war im Begriff, Anschluss an die Führungsgruppe zu finden. Dabei hat er es übertrieben.

In drei Wochen geht es auf dem Autódromo Algarve weiter. ■

MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	29.32,553 min
2.	David Munoz Rodriguez (E)	KTM	+0,162 s
3.	Jose Antonio Rueda (E)	Honda	+0,272 s
4.	Daniel Holgado (E)	GasGas	+0,479 s
5.	Scott James Ogden (GB)	GasGas	+0,777 s
19.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+7,555,219 s

MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Daniel Holgado (E)	GasGas	29.41,232 min
2.	Ivan Ortola (E)	KTM	+0,055 s
3.	Scott James Ogden (GB)	GasGas	+0,200 s
4.	David Alonso (COL)	GasGas	+0,246 s
5.	David Munoz Rodriguez (E)	KTM	+0,316 s
14.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+13,813 s

WM-STAND

1.	Holgado	113 Punkte
2.	Ortola	60
3.	Munoz	53
4.	Salvador	45
5.	Suryo	42
6.	Ogden	40
21.	Dettwiler	8

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	30.02,917 min
2.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	+7,046 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+8,838 s
4.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	+17,222 s
5.	Piotr Biesiekirski (PL)	Kalex	+17,301 s
6.	Dimas Ekky (RI)	Kalex	+21,031 s
24.	Kevin Orgis (D)	Yamaha	+52,595 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	30.01,446 min
2.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	+5,836 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+16,789 s
4.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+21,300 s
5.	Xavi Cardelus (AND)	Kalex	+21,419 s
6.	Alex Toledo (E)	Kalex	+32,413 s

EM-STAND

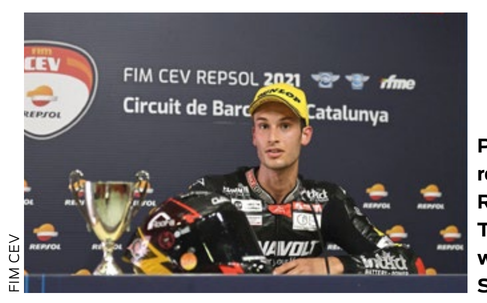
1.	Aldeguer	125 Punkte
2.	Lopez	100
3.	Tulovic	61
4.	Norrodin	58
5.	Cardelus	43
6.	Ekky	38
7.	Wilford	34

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	28.10,539 min
2.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,024 s
3.	Hugo Millan (E)	Honda	+0,046 s
4.	Alvaro Carpe (E)	Honda	+12,993 s
5.	Brian Urarte (E)	Honda	+13,321 s
26.	Philipp Tonn (D)	Honda	+47,857 s

CUP-STAND

1.	Millan	76 Punkte
2.	Zurutuza	69
3.	Cruces	61
4.	Martinez	57
5.	Esteban	51
6.	Carpe	46
15.	Tonn	14



FIM CEV

Pressekonferenz nach dem Rennen: Lukas Tulovic gehört wieder zu den Stammgästen

Speedway-U19-Weltmeisterschaft Güstrow

Erstmals vor Fans

Der SEC-Auftakt in Bydgoszcz musste wetterbedingt abgesagt werden. Zeitgleich wurde in Güstrow die U21-WM-Qualifikation gefahren. Keiner der drei Deutschsprachigen schaffte es unter die ersten sechs.

Von: **Thomas Schiffner**

Zweitausend Fans waren in Güstrow die ersten Zuschauer, die in Deutschland ein Speedwayrennen 2021 live miterleben durften. Die ersten sechs qualifizierten sich für die U21-Finalserie 2021, die am 4. September in Stralsund gastiert. Von den deutschen Piloten wird dort wohl nur ein Wildcard-Pilot dabei sein, denn in Güstrow kam keiner der drei Deutschsprachigen weiter.

Lukas Baumann hatte bis zum letzten Durchgang alle Chancen. Doch dann stürzte der Buschmühler wie auch der Australier Matthew Gilmore. Der Deutsche wurde disqualifiziert und im Rerun durch Reservist Ben Ernst ersetzt. Baumann fehlten aus dem Lauf 2 Punkte, um ein Stechen gegen den Sechsten Steven Goret zu erzwingen.

Norick Blödorn war auf Platz 10 weit weg von den Qualifikationsrängen. Der 16-jährige Brokstedter hatte zu schlechte Starts. Der Pole Jakub Miskowiak gab nur einen Punkt ab und siegte vor dem Tschechen Jan Kvech, der punktgleich mit Jonas Seifert und Mads Hansen war. Der junge Österreicher Sebastian Kössler, der ohne jede internationale Erfahrung antrat, bekam erwartungsgemäß die rote Laterne.

Das zweite Semifinale fand zeitgleich im lettischen Daugavpils ohne deutsche Fahrer statt. Der Pole Wiktor Lampart gewann vor dem Russen Mark Karion. Mit Francis Gusts, Daniils Kolodinskis und Ernest Matjusonoks qualifizierten sich gleich drei Letten für die Endrunde. ■



QUASCHNING

Tagessieger: Der Pole Miskowiak

SPEEDWAY-U21-WM

Güstrow (D): 12. Juni

1.	Jakub Miskowiak (PL)	14	Pkt.
2.	Jan Kvech (CZ)	13	
3.	Jonas Seifert Salk (DK)	13	
4.	Mads Hansen (DK)	13	
5.	Alexander Woentin (S)	12	
6.	Steven Goret (F)	9	
8.	Lukas Baumann (D)	7	
10.	Norick Blödorn (D)	5	

Daugavpils (LV): 12. Juni

1.	Wiktor Lampart (PL)	15
2.	Mark Karion (RUS)	13
3.	Francis Gusts (LV)	11

Cross-Country Rallye-WM

Botsuaner in Kasachstan

Der im südlichen Afrika lebende Werksfahrer Ross Branch gewann den ersten Rallye-WM-Lauf 2021 in Kasachstan für Yamaha. Matthias Walkner sicherte KTM Platz 2, doch die Honda-Dakar-Mannschaft war nicht am Start.

Von: **Thomas Schiffner**

Ross Branch aus Botswana, der bei der Dakar mit Etappensiegen und der Führung in der Zwischenwertung überraschen konnte, lieferte beim verspäteten Auftakt der Cross-Country-WM in Kasachstan sein Meisterstück. Der Yamaha-Werkspilot übernahm nach der dritten Etappe die Führung in der Gesamtwertung und konnte sie bis ins Ziel auf der verkürzten fünften Etappe verteidigen.

Branch kam fünf Minuten vor KTM-Werkspilot Matthias Walkner ins Ziel. Adrien Van Beveren, der diesmal von Verletzungspech verschont blieb, sorgte als Dritter gar für ein Yamaha-Doppel auf dem Podium. Die Verpflichtung des jungen Aussies Daniel Sanders zahlt sich für KTM bereits aus: Er schaffte Platz 4 und war damit zweitbester KTM-Pilot. Pech hatte Sam Sunderland: Der Brite stürzte auf der letzten Etappe, verletzte sich an der Hüfte und musste aufgeben.

Das indisch-deutsche Hero-Team brachte alle seine drei Fahrer in die Top 10: Hinter dem Portugiesen Joaquim Rodrigues (8.) und dem Argentinier Franco Caimi wurde der Deutsch-Portugiese Sebastian Bühler Zehnter. ■



YAMAHA

Erster Sieger 2021: Ross Branch

CROSS-COUNTRY-WM

Rally Kasachstan (KZ), 9.–13. Juni

1. Ross Branch (BWA), Yamaha	14:39,02 h
2. Matthias Walkner (A), KTM	+5.07 m
3. Adrien Van Beveren (F), Yamaha	+10.16m
4. Daniel Sanders (AUS), KTM	+31.34 m
5. Andrew Short (USA), Yamaha	32.21 m
6. Luciano Benavides (RA), HVA	42.28 m
7. Augusto Cabini (I), Honda	6:16.59 h
8. Joaquim Rodrigues (P), Hero	8:46.08 h
9. Franco Caimi (RA), Hero	8:47.01 h
10. Sebastian Bühler (D), Hero	8:48.06 h

NACHRICHTEN

SEC-START AUF MITTWOCH VERLEGT

Letzten Samstag sollte der erste Lauf der Speedway-EM (SEC) im polnischen Bydgoszcz stattfinden. Anhaltender Regen zwang zur Verlegung: Das Rennen wird an diesem Mittwoch nachgeholt.

BOU SIEGT SCHON WIEDER

Überraschungen gab es zum Trial-WM-Auftakt im italienischen Tolmezzo gleich mehrere: Am ersten Tag gewann Rekordchampion Toni Bou – was an sich keine Überraschung wäre, doch der Katalane hatte sich erst im letzten Monat einen Fuß gebrochen! Am Sonntag dann ein Sieg für den 41-jährigen japanischen Evergreen Takahisa Fujinami vor Bou und Jeroni Fajardo. Damit nicht genug: In der Frauenklasse gewann Dakar-Teilnehmerin Laia Sanz am Samstag ihren Comeback-Wettbewerb nach acht Jahren Trial-Abstinenz!

ERSTER SIEG DES AC LANDSHUT

In ihrem vierten Rennen in der 2. polnischen Liga konnten die Landshut „Devils“ endlich ihren ersten Sieg landen: Zuhause bezwang der ACL Rzeszow mit 49:39 Punkten. Beste Scorer für die Bayern waren Kai Huckenbeck und Dimitri Bergé (je 11 Punkte). Eine „Klatsche“ gab es für die erst vorletzte Woche in die Liga eingestiegenen „Wölfe“ Wittstock: Bei Kolejarz Opole gingen sie mit 21:69 Punkten unter. Allein Lukas Baumann (11) war für die Brandenburger konkurrenzfähig.

TOBY PRICE VERLÄNGERT MIT KTM

KTM hat seine Planungen im Rallye-Sektor vervollständigt. Nachdem Mattighofen vor Kurzem den aktuellen Dakar-Sieger Kevin Benavides (Argentinien) von Honda transferierte, wurde jetzt der Vertrag des ehemaligen Dakar-Gewinners Toby Price (Australien) um zwei Jahre bis einschließlich 2023 verlängert.



Hat Spaß gemacht: Doppelsieg für Titelverteidiger Tim Gajser

Stoff zum Nachdenken

Beim Auftakt der Motocross-WM im russischen Orlyonok präsentierten sich beide Titelverteidiger in blendender Form. Tim Gajser (Honda) und Tom Vialle (KTM) siegten fehlerlos und gaben der Konkurrenz bereits zum Aufgalopp jede Menge Stoff zum Nachdenken. Der Thüringer Henry Jacobi erlebte am Schwarzen Meer einen schwarzen Sonntag.

Von: **Frank Quatember**

Hurra, sie fahren wieder! Die Pandemie hängt in den Seilen, und wie überall in der Sportwelt kehren auch in der Motocross-WM Athleten und Fans endlich wieder in die ersehnte Normalität zurück. Ganz besonders gilt das für die beiden Weltmeister der Vorsaison, Tim Gajser und Tom Vialle, die der Konkurrenz auf der Hartbodenstrecke unweit der Schwarzmeerküste nicht den Hauch einer Chance ließen. Passend zum späten WM-Start gab die Sonne ihr Bestes, als in Lauf 1 der MXGP-Klasse KTM-Jungstar Jorge Prado an der Holeshot-Linie nicht zu bezwingen war. Doch bereits wenige Sekunden später übernahm Tim Gajser die Spitze. Von da an bekam das Feld keinen Zugriff mehr auf den Slowenen, der überlegen siegte.

Gajser: Von 25 auf 1

Dahinter lieferten sich Cairoli und der wie erwartet bärenstarke Romain Febvre (Kawasaki) einen harten Zweikampf, der erst durch einen Fahrfehler des Italieners zugunsten von Febvre entschieden wurde. Mitfavorit Jeffrey Herlings startete schlecht, der bullige Holländer hatte aber einige starke Momente während seiner Aufholjagd und überquerte als Vierter den Zielsprung.

Lauf 2 wurde zum spektakulären Drama, und „schuld“ daran war der Spanier Prado. Wie im ersten Lauf schaltete der Galizier auf der Startgeraden die Werks-KTM in den Turbomodus und ging mit klarem Vorsprung in die Kurve. Doch diesmal ging es schief, Prado wurde nach außen getragen und drängte unfreiwillig Tim Gajser von der Strecke! Das nutzte Jeffrey Herlings und übernahm die Spitze, gefolgt von Teamkamerad Cairoli. Als wenig später Herlings nach einem kleinen Fehler kurz zu Boden musste, ging der Multichampion in Front. Es roch nach einem Sieg von Cairoli, doch dagegen hatte Gajser etwas. Der Slowene nahm sein Rennen auf Position 25 auf und blieb trotzdem cool. „Ich wusste, dass ich den Speed hatte, deshalb hat mich das Pech am Start nicht nervös gemacht“, beschrieb Gajser die Situation. Er gab Seewer und Herlings eine Lektion in Sachen Kurvenspeed, das erhoffte Duell mit Cairoli beendete der Honda-Star entschlossen in einer Sprung-Sektion. „Das hat Spaß gemacht!“ jubelte Gajser überglücklich im Ziel. „Ich konnte heute meine Stärken zeigen.“ Cairoli erlebte hingegen einen Alptraum, stürzte wie Teamkollege Prado am stark frequentierten Zielsprung und fuhr die KTM stinksauer ohne Kupplung und mit zerstörtem Lenker zurück in das Paddock. Romain Febvre lag zu Rennbeginn optimal auf Platz 3, scheiterte aber beim Passieren des störrischen Letten Pauls Jonass und landete im Drahtzaun.

> „Das sind gemischte Gefühle heute. Der Speed an der Spitze war extrem hoch. Ich hatte sehr viel Glück, auf Platz 2 zu landen.“
> Jeffrey Herlings

Febvre: Crash und Podium

Doch der Franzose kämpfte hart und schaffte mit Rang 6 im Ziel tatsächlich noch das Tagespodium, Chapeau! Febvre: „Ich dachte, das Podium wäre futsch nach dem Crash. Aber ich fand neue Kraft, und die nehme ich mit nach England.“ Jeffrey Herlings wurde Tageszweiter, zeigte sich aber sichtlich beeindruckt. „Das sind gemischte Gefühle heute bei mir. Der Speed an der Spitze war extrem hoch, ich hatte sehr viel Glück, heute auf Platz 2 zu landen.“ Alessandro Lupino fuhr


ARCHER

Podium mit gemischten Gefühlen: Jeffrey Herlings


ARCHER

Unternehmen Titelverteidigung: Tom Vialle, ohne Gegner

in seinem bisher besten GP auf Rang 4, während Jeremy Seewer mit Rang 5 zum Auftakt einer langen Saison zufrieden sein dürfte. Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff, als Kandidat für einen GP-Sieg gehandelt, erlebte auf Rang 17 einen gebrauchten Sonntag zum WM-Start.

Jacobi: Stürze, kein Glück

Noch schlimmer traf es den Deutschen Henry Jacobi (JM Honda Racing Team), der beide Läufe vorzeitig beenden musste. Der Thüringer startete jeweils super in den Top 10, hatte auch den nötigen Speed, leider fehlte nach Stürzen das Glück. In der kleineren Klasse war man gespannt, welche Piloten in der Lage sind, Weltmeister Tom Vialle die Stirn zu bieten. Der an den Bändern verletzte Jago Geerts auf der Factory-Yamaha war es nicht, doch das Ziel, Punkte zu sammeln, erreichte der tapfere Belgier als Zwölfter. Am Ende des Tages konnte niemand Vialle das Wasser reichen. Der 20-Jährige gewann den ersten Start der Saison 2021 und hielt die Spitzenposition problemlos bis zum Ziel.

In Lauf 2 machten es Teamkollege René Hofer und der starke Spanier Ruben Fernandez (Honda) immerhin für einige Sekunden spannend. Doch bereits in Kurve 3 hatte Vialle das Duo passiert und fuhr seinem zweiten Laufsieg entgegen. „Die neue KTM läuft super“, bedankte sich Vialle an der richtigen Adresse. „Der Track war perfekt für mich, ein super Wochenende.“ Ruben Fernandez folgte als Tageszweiter mit Abstand, doch der neue Mann im Honda-Team von Weltmeisterin Livia Lancelot machte einen starken Eindruck. Zu spüren bekam das vor allem in Lauf 2 René Hofer, den „Bam Bam“ Fernandez in der Schlussrunde im Kampf um Platz 3 humorlos aus der Kurvenspur beförderte. Immerhin blieb Hofer im Rennen und sicherte noch Rang 5 in der Tagestabelle.

Das Kawasaki-Duo Mathys Boisrame und Roan van de Moosdijck unter Team-Chefin Nathalie Fase feierte mit den Plätzen 3 und 4 einen glänzenden Einstieg in die neue Saison. Auch die deutschen Piloten waren erfolgreich: GasGas-Pilot Simon Längenfelder belegte die Ränge 12 und 8, wurde damit guter Neunter in der Tageswertung. Und der Bayer Lion Florian (KTM) sammelte stolze acht Punkte beim WM-Debüt – so kann es weitergehen. ■

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP

Orlyonok (RUS): 13. Juni, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 19 Runden à 1,650 km (= 31,350 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	35.19,814 min = 53,241 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 16,794 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	19	+ 21,233 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 36,489 s
5.	Alessandro Lupino (I)	KTM	19	+ 42,311 s
6.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 45,570 s
7.	Brent Van Doninck (B)	Yamaha	19	+ 47,261 s
8.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 48,176 s
15.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 1.15,127 min
29.	Henry Jacobi (D)	Honda	4	+ 15 Runden

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MXGP

Orlyonok (RUS): 13. Juni, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 19 Runden à 1,650 km (= 31,350 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	35,48,848 min = 52,521 km/h
2.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	19	+ 5,865 s
3.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	19	+ 24,559 s
4.	Alessandro Lupino (I)	KTM	19	+ 29,511 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 31,116s
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	19	+ 31,850 s
7.	Thomas K. Olsen (DK)	Husqvarna	19	+ 39,194 s
8.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 49,576 s
9.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	19	+ 51,013 s
28.	Henry Jacobi (D)	Honda	8	+ 11 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	50 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	40
3.	Romain Febvre	37
4.	Alessandro Lupino	34
5.	Jeremy Seewer	31
6.	Thomas Kjer Olsen	27
7.	Jorge Prado	25
8.	Pauls Jonass	20
9.	Jeremy van Horebeek (B)	20
12.	Arnaud Tonus	18

1.	Honda	50 Punkte
2.	KTM	42
3.	Kawasaki	37

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2

Orlyonok (RUS): 13. Juni, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **1. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 18 Runden à 1,650 km (= 29,700 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.27,923 min = 51,704 km/h
2.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 10,522 s
3.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Kawasaki	18	+ 15,355 s
4.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	18	+ 22,308 s
5.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 24,551 s
6.	Maxime Renault (F)	Yamaha	18	+ 25,902 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	18	+ 29,624 s
12.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 1.08,470 min
19.	Lion Florian (D)	KTM	18	+ 1.37,875 min
24.	Michael Sandner (A)	KTM	17	+ 1 Runde

MOTOCROSS-GP RUSSLAND / MX2

Orlyonok (RUS): 13. Juni, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 28 Grad. **2. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 18 Runden à 1,650 km (= 29,700 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	18	34.43,963 min = 51,306 km/h
2.	Mathys Boisrame (F)	Kawasaki	18	+ 2,569 s
3.	Ruben Fernandez (E)	Honda	18	+ 6,603 s
4.	René Hofer (A)	KTM	18	+ 17,573 s
5.	Roan v. d.Moosdijk (NL)	Kawasaki	18	+ 30,552 s
6.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 32,471 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 34,932 s
8.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 43,259 s
15.	Lion Florian (D)	KTM	18	+ 1.21,853 min
18.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.45,930 min

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	50 Punkte
2.	Ruben Fernandez	42
3.	Mathys Boisrame	40
4.	Roan v. d. Moosdijk	36
5.	René Hofer	34
6.	Maxime Renault	27
7.	Jed Beaton	24
9.	Simon Längenfelder	22
18.	Lion Florian	8
21.	Kevin Brumann	4

1.	KTM	50 Punkte
2.	Kawasaki	42
3.	Honda	42

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



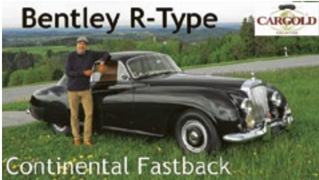
Aston Martin





DB11 V8 Coupé, 12.2019, 5245 km, Lunar White, Leder Obsidian Black mit Kontrastnähten in Rot, Vollausst., BLP: 223.005,- Hauspreis: 159.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

Bentley



1953 Bentley R-Type Continental Fastback Mulliner, First Class! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Ferrari



360 Challenge Stradale F 1, 313 kW (426 PS), EZ 09/04, HU 09/22, 20219 km, dt. Fahrzeug, Saisonk. 04-10, scheckheftgepfl., Rosso Corsa, Airbag, unfallfrei, Klima, el. FH, Extras, Liste anfordern, € 225.000,-. Privat, Tel. 0160/91630391



1974 Ferrari Dino 246 GTS, Matching Numbers, erstklassige Restaurierung! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



1954 Jaguar XK120 SE Roadster, Mille Miglia Teilnehmer, Heritage Certificate. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Mercedes

Suche AMG GTS. Privatmann sucht Mercedes AMG GTS. Wenig Km. Kundendiensthef lückenlos belegbar. Bis 75.000,- Euro. KEINE Anrufe! Diskrete Kontaktaufnahme der Angebote (mit Fotos) nur über E-Mail: kea-medien@t-online.de



SLS AMG Coupé GT Final Edt. 1 of 350, EZ 03/2014, 12100 km, 435 kW (591 PS), iridiumsilber, gr. Carbon-Paket etc., perfekt, 325.000,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56597



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56567



AMG A 35 4MATIC Kompaktlimousine Design, EZ 02/2020, 8431 km, 225 kW (306 PS), mojavesilber, Navi, SD, SHZ, 42.900,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Mercedesstr. 1-10, 73066 Uhingen, Tel. 07161/6518769, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56614

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

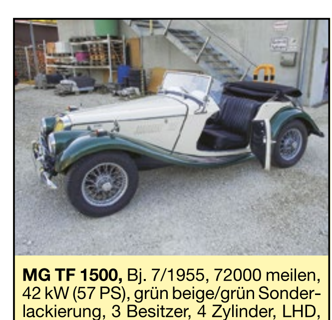


MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



300 CE 24, 2. Hd., Sportline, Klima, Leder, 124000 km, 18.500,- €. T. 0171-7556467

MG



MG TF 1500, Bj. 7/1955, 72000 meilen, 42 kW (57 PS), grün beige/grün Sonderlackierung, 3 Besitzer, 4 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Speichenräder, Kunstleder, VB 48.500,- €. 72218 Wildberg, Tel. 07054/928347 oder 0176/22275619

mehr: motor-klassik.de Nr. 56584

Morgan

Morgan ab Bj. 2002 ges. 0171/4167106 H

Oldtimer



Sprite Mark I - 1958, Bj. 7/1958, 87000 km, 54 kW (73 PS), Racing green, 4 Zylinder, H-Kennz., Renault-R-5-Motor, 1248 ccm; Ford-Sierra-Kupplung/Getriebe; Scheibenbremsen vorne; Kunstleder, VB 24.000,- €. 50169 Kerpen, Tel. 02273/8311

mehr: motor-klassik.de Nr. 56593

Porsche



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



2010 Porsche 997.2 Turbo Cabrio, erst 37.259 km! Siehe Film Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Boxster Spyder gesucht. 0171/4167106 H

Renn/Rallye

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de



www.berlin-tuning.com H





Trabant 1.1 Universal "1 von 444", neuwertig, 20300 km, 30 kW (41 PS), beige, 7500,- €. Berlin, 0172/8082180
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56572



Freies Fahren Salzburgring am 25. Juli 2021, www.amc-burgau.de











Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 27/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Löwenbändiger: Marcus Ericsson kletterte nach seinem ersten IndyCar-Sieg auf den großen Brunnen im Belle Isle Park

Kleine nur störend

Zum 24h-Rennen
MSa 26/2021

Wir als kleines Team mit einem „kleinen" Fahrzeug werden vom Veranstalter als schmückendes Beiwerk gewünscht, aber von den werksunterstützten Teams nur als Behinderung angesehen. Die sehr harte Fahrweise der Profis zeigt, dass der Druck extrem hoch ist. Dieser Eindruck wird noch dadurch verstärkt, dass Maxi Götz als TV-Co-Kommentator, ohne den Unfallhergang zu kennen, unser kleines Manta-Team als Schuldigen benennt. Das wurde zum Glück von seinem Teamchef und von seinem Fahrerkollegen richtiggestellt. Die hohe Leistungsdichte an der Spitze führt dazu, dass nur kompromissloses Fahren erfolgreich ist. Der Motorsport wird durch die Werke bestimmt. Kleinere Privatteams sind auf Dauer wohl nur noch störend. Schade!

Olaf Beckmann
D-22113 Oststeinbek

Politisches Thema

Diskussion über E-Motorsport
MSa 25/2021

Wenn die Formel E so super sein soll, wäre sicher eine eigenständige Formel-E-Zeitschrift begrüßenswert. Als Racing-Fan müsste man die E-Quatsch-Seiten in der MSa nicht mehr überblättern!

Daniel Müller,
D-41569 Rommerskirchen

Man darf nicht vergessen, dass es lediglich ein politisches Thema ist. Im meinen Landkreis Minden-Lübbecke gibt es mit Sicherheit mehr benzinbetriebene Fahrzeuge als weltweit (medienwirksam) eingesetzte Rennfahrzeuge. Motorsport muss wieder Vorreiter innovativer Technologien werden und nicht zum Getriebenen der Politik.

Michael Thomae
D-32427 Minden

Vor Jahrzehnten war es noch so, dass der Motorsport Entwicklungsschübe für die Serienproduktion leistete. Ich denke, dass augenblicklich die Chance besteht, dass durch das Thema Klimaschutz genau dieser Input wieder erfolgen könnte. Dafür müssten sich allerdings die motorsportlichen Hoheiten in Europa und die Verbände in den USA zusammenschließen.

Ralph Reiser
D-88255 Baindt

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

28. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

06. Juli: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

20. Juli: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 18. Juni

09.50	MotoGP Sachsenring, FP1 **LIVE**	Servus TV D**
ca. 11.15	Formel 1 Le Castellet, FP1 **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.45	Formel 3 Le Castellet, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.05	MotoGP Sachsenring, FP2 **LIVE**	Servus TV D**
ca. 14.45	Formel 1 Le Castellet, FP2 **LIVE**	Sky*/Serv. A**
Samstag, 19. Juni		
09.50	MotoGP Sachsenring, FP3 **LIVE**	Servus TV D**
10.00	Formel 3 Le Castellet, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.30	DRM Stemweder Berg, Highlights	N-TV
ca. 11.45	Formel 1 Le Castellet, FP3 **LIVE**	Sky*/Serv. A**
12.25	Moto3-WM Sachsenring, Quali **LIVE**	Servus TV D**
13.00	DTM Monza, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.20	MotoGP/Moto2 Sachsenring, Quali **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel 1 Le Castellet, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Le Castellet, Qualifying **LIVE**	SRF i./Serv. A**
15.00	DTM Trophy Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.05	Carrera Cup Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.30	Formel 3 Le Castellet, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.00	Rallye-EM Polen, 1. & 2. Tag (Zus.)	Eurosport 2*
22.30	Formel E Puebla, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1
Sonntag, 20. Juni		
ab 05.40	Supercars Darwin, alle Rennen (teilw. **LIVE**)	Sport 1+*
ab 10.00	Mot.-WM Sachsenring, alle Rennen **LIVE**	Servus TV
11.30	Formel 3 Le Castellet, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.05	Moto2-WM Sachsenring, Rennen **LIVE**	SRF 2
13.00	DTM Monza, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
13.50	MotoGP Sachsenring, Rennen **LIVE**	SRF 2
ca. 14.50	F1 Le Castellet, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2/Sky*/Serv. A**
15.00	DTM Trophy Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
16.00	Carrera Cup Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
21.00	NASCAR Cup Series, Nashville **LIVE**	Sport 1+*
22.35	Formel E Puebla, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1
23.30	Rallye-EM Polen, 3. Tag (Zus.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Samstag, 19. Juni / Sonntag, 20. Juni

---	DTM-WE Monza, alle Sessions **LIVE**	grid.dtm.com
---	GTWC/TCR Zandvoort, Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig ** D = nur Deutschland, A = nur Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

18.–20.06.	Rallye-EM (ERC), Polen	PL
18.–20.06.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Nashville	USA
19./20.06.	Formel E, Puebla (2 Rennen)	MEX
19./20.06.	GTWC Sprint Cup & TCR Europe, Zandvoort	NL
19./20.06.	DTM, Monza (+ Carrera Cup)	I
19./20.06.	Supercars Australien, Darwin	AUS
20.06.	Formel 1, Le Castellet (+ Formel 3)	F
20.06.	IndyCar, Elkhart Lake	USA

Motorrad

19.06.	US Pro Motocross, Mount Morris	USA
19.06.	Speedway-WM-Quali, div. Rennen	GB/I/HR/H
19.06.	2. poln. Speedway-Liga, Wittstock – Rzeszow	D/PL
19.06.	Speedway Team Cup, Brokstedt	D
19./20.06.	Enduro-WM, Marco de Canaveses	P
20.06.	Motorrad-WM, Sachsenring	D
20.06.	Supermoto-DM, Wittgenborn	D

Vorschau



RED BULL

Formel 1 – GP Frankreich: Das siebte Gigantenduell auf dem Circuit Paul Ricard


DTM

DTM in Monza: Die Tourenwagenserie feiert den großen Neustart mit GT3-Autos


AUDI

Formel E in Mexiko: Doppelter Elektro-Zauber auf der neuen Strecke in Puebla


ADAC MOTORSPORT

MotoGP: Die Königsklasse gastiert auf dem Sachsenring – leider ohne Zuschauer